JETS

mlazni avioni zapadnog porekla u jugoslovenskom naoružanju 1953 – 1974



Bojan Dimitrijević i Milan Micevski

EDICIJA: JUGOSLOVENSKO VAZDUHOPLOVSTVO

KNJIGA 1: „JETS" (mlazni avioni u jugoslovenskom naoružanju zapadnog porekla 1953 – 1974)

Izdavač/Publisher:
„Spektar" Beograd i
Aleksandar Milošević

Tekst i izbor fotografija:
Bojan Dimitrijević i Milan Micevski

Ilustracije u boji:
Danijel Frka (avioni T-33, F-86E i F-86D) i Ognjen Petrović (avioni F-84G)

Recenzenti:
Stevan Korda, Čedomir Janić

Stručni redaktor:
Miomir Raščanin

Lektor:
Brankica Potkonjak, prof.

Likovno-tehnička oprema:
Milan Micevski

tiraž: 3000

Slog:
COMPOTYPE Beograd

ISBN 86-81647-01-6

© Copyright by Bojan Dimitrijević and Milan Micevski, 1990
Preštampavanje, umnožavanje, prenošenje u celosti ili u izvodima bez odobrenja autora nije dozvoljeno.

All rights reserved. No part of this book may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise, without the prior permission of the authors.

Fotografija na naslovnoj strani:
Osobenost „D" varijante aviona „sejbr" (radarski nos) još više je naglašena na snimku ovog aviona sa brojem 105.

Crtež na naslovnoj strani:
F-84G-31RE br. 10511/11, Vazduhoplovni opitni centar, 1953.

Autori se zahvaljuju na pomoći mnogobrojnim vazduhoplovcima (aktivnim i penzionisanim) koji su bili akteri zbivanja (vremena i tehnike) o kojima je u ovoj knjizi reč. Za fotografije ovde publikovane (od kojih mnoge prvi put) zahvaljujemo se Foto-centru JNA, Vazduhoplovnom savezu Jugoslavije, redakciji lista „Krila Armije", jedinicama koje nastavljaju tradicije 1. eskadrile NOVJ i ratnog 112. lovačkog puka, Đuri Bajiću, Aleksandru Radiću i Peri Zdjelaru. Mnoge od ovde objavljenih fotografija (nabavljenih iz raznih izvora) snimio je majstor vazduhoplovne fotografije Milorad Forkapa tokom svoje dugogodišnje karijere foto-reportera redakcije lista „Krila Armije", bez čijeg doprinosa mnogi zanimljivi trenuci sa stajanka naših aerodroma, verovatno nikad ne bi bili zabeleženi.



T – 33A br. 04 (ex. USAF 51 – 8725A) na stajanci a. Batajnica iz sastava Centra za preobuku na mlazne avione snimljen sredinom 1953. Nema evidencijski broj na repu što je bila praksa u prvom periodu upotrebe.

Period od 48 godina postojanja Ratnog vazduhoplovstva i protivvazdušne odbrane (RV i PVO) Jugoslavije predstavlja period burnog razvoja vazduhoplovne tehnike. Uprkos svim teškoćama (političke, ekonomske i vojne prirode), razvoj našeg vazduhoplovstva neznatno je kasnio u odnosu na vazduhoplovstva tehnički razvijenijih i ekonomski jačih zemalja. Jedan od značajnijih perioda ili faza razvoja RV i PVO predstavlja period kupovine i uvođenja mlaznih borbenih aviona.

Prekid isporuka naoružanja i vojne opreme iz SSSR-a i istočnoevropskih zemalja, kao i politički i vojni pritisci tih zemalja nakon rezolucije Informbiroa (juna 1948) ozbiljno su ugrozili bezbednost, nezavisnost i teritorijalni integritet Jugoslavije. Radi očuvanja borbene gotovosti Jugoslovenske armije (Jugoslovenska armija je taj naziv nosila do decembra 1951) i radi suprotstavljanja eventualnom neprijatelju, naša zamlja je 1950. nekim zapadnim zemljama nagovestila potrebu za pomoć u naoružanju. Prvi razgovori o tome vođeni su u Vašingtonu (SAD) krajem 1950. Nakon intenzivnih pregovora zaključen je 14. novembra 1951. Sporazum o vojnoj pomoći. Prema ovom sporazumu, trebalo je da pomoć primamo od tri zamlje: SAD, Velike Britanije i Francuske i to prema listama potreba (narudžbenicama) koje je naša zemlja dostavljala. Sa naše strane posebno su izraženi zahtevi za savremenom vazduhoplovnom tehnikom i naoružanjem. Resursi vazduhoplovne tehnike kojom smo do tada raspolagali i koja je bila pretežno istočnog porekla bili su na isteku, a nedostatak rezervnih delova za remont činio je situaciju u vazduhoplovnim jedinicama našeg Ratnog vazduhoplovstva (RV) još složenijom. Dobijanje savremene vazduhoplovne tehnike i naoružanja zapadnog porekla ipak nije išlo lako i to iz više razloga. Jedan od njih je i neprihvatanje naših zahteva da nam se pored klipnih, isporuče i mlazni borbeni avioni. Vlade navedenih zemalja odgovorile su da nam u početku mogu isporučiti samo klipne borbene avione tipa F-47D „tanderbolt" (Thunderbolt) i DH-98 „moskito" (Mosquito) sa određenom količinom vazduhoplovno-tehničkih sredstava i opreme, dok mlazne borbene avione mogu isporučiti tek za dve godine. U međuvremenu, Jugoslavija je sa vladama nekoliko zemalja (Francuska, V. Britanija i Švedska) razmatrala mogućnost nabavke mlaznog borbenog aviona koji bi naša zemlja po licenci proizvodila. Veoma konstruktivni pregovori vođeni su sa Vladom Francuske oko nabavke licence za proizvodnju mlaznog borbenog aviona tipa „mister IV" (Mistere IV). Međutim, Vlada SAD donela je odluku da se otpočne sa isporukom traženih mlaznih borbenih aviona. Takođe, Vlada SAD je sugerisala našoj zemlji i spremnost da tokom 1952. otpočne sa obukom naših pilota za letenje na mlaznim borbenim avionima, kao i sa obukom tehničkog sastava za prijem i opsluživanje nove vazduhoplovne tehnike u nekoj od vazduhoplovnih baza NATO pakta.

Naši piloti potpukovnik Milorad Ivanović i kapetani I klase Veljko Lukić i Stevo Leka upućeni su septembra 1952. u američku vazduhoplovnu bazu (vb) Šamon (Chaumont) u Francuskoj radi preobuke na mlazne borbene avione. Pilot Milorad Ivanović je do odlaska na obuku leteo na domaćem klipnom lovcu tipa S-49A i bio je komandant 117. vazduhoplovnog puka (117. vp). Druga dva pilota su pre odlaska na preobuku letela na američkim lovcima tipa F-47D „tanderbolt" (Thunderbolt=udar groma). Na upućivanje naših pilota na preobuku uticala je i ocena američkih stručnjaka da je letački i tehnički sastav našeg Ratnog vazduhoplovstva uspešno ovladao klipnim avionima zapadnog porekla tj. avionima tipa F-47D (kod nas uvedeni tokom 1952) i „moskito" (Mosquito=komarac) verzija Mk.6 i Mk.38, te da je spreman za prelazak na mlazne borbene avione.

Piloti su u vb Šamon raspoređeni na „kurs za komandire avijacijskih eskadrila" (Squadron Leader Course) u 48. lovačko – bombarderski ving (48. Fighter Bomber Wing), po jedan u svaku od eskadrila (squadron) opremljenih avionima F – 84G „tanderdžet" (Thunderjet=gromoviti mlaz). Obuka pilota sastojala se od tehničke učionice za školski mlazni avion T – 33A i borbeni mlazni avion F – 84G, a zatim letačke obuke u vazduhu na navedenim mlaznim avionima (osnovna obuka, figur-

no-akrobatsko letenje, grupno i navigacijsko letenje). Borbena obuka (BO) pilota sastojala se u gađanju, raketiranju i bombardovanju objekata na zemlji i u gađanju ciljeva u vazduhu.
Piloti su imali i jedinstvenu priliku da sa američkim kolegama (nastavnici letenja) lete danju i noću, u povoljnim i u složenim meteorološkim uslovima (PMU–SMU), čak su u okviru obuke vršili i patroliranje iznad nemačko-čehoslovačke granice. Tokom obuke u vb Šamon naši piloti su često bili i tema za razne reportaže i napise u štampi zapadnih zemalja.
Krajem decembra 1952. navedenoj trojici oficira-pilota pridružilo se još deset naših pilota (Petkov Borivoje, Radman Dinko, Vujičin Žarko itd) i to iz jedinica za koje je bilo planirano da u svoje naoružanje uvedu mlazne borbene avione. Isti su u 48. vingu osposobljeni za osnovno i figurno letenje na avionima T–33 i F–84G i zanimljivo je istaći da je njihova preobuka protekla bez ikakvog udesa, osim jedne vanredne situacije kada je na točku stajnog trapa aviona ekslodirala guma na sletanju. Tokom februara 1953. navedena grupa od deset pilota vratila se u zemlju i nakon prijema prvih mlaznih aviona sačinjavala je osnovni kadar novoformiranog Centra za preobuku na mlazne avione. Piloti: Ivanović, Lukić i Leka ostali su u vb Šamon sve do maja 1953. godine.

„Stigli su..."

Početkom marta 1953. Jugoslovensko ratno vazduhoplovstvo dobilo je prve mlazne avione. Bio je to početak nove ere u razvoju našeg RV. Na aerodromu u Batajnici 10. marta sletela su četiri aviona T–33A. Prelet aviona u Jugoslaviju izvršili su američki piloti. Događaj je privukao izuzetnu pažnju, pa je dolasku aviona prisustvovao i veći broj zvanica. Vršen je direktan radio prenos, „Filmske novosti" su napravile reportažu, a 11. marta je sva jugoslovenska štampa objavila vest o tom događaju. Dva aviona (USAF serijski brojevi: 51–8726A/TR–726; 51–8727A/TR–727) predata su 12. marta našem RV, a sa druga dva vratili su se američki piloti. Nakon skidanja američkih oznaka sa aviona, postavljene su naše: na trupu i krilima kružne oznake, na repu zastava i na nosu aviona brojevi 01 i 02.
Sledeća isporuka aviona T–33A bila je 23. aprila kada su primljena još tri aviona (naši brojevi od 03 do 05). U početku, svih pet aviona je raspoređeno u 117. vazduhoplovni puk koji je bazirao na aerodromu Batajnica, u čijem su sastavu tada bili klipni avioni S–49A.
Avioni su 22. maja 1953. predati novoformiranom Centru za preobuku na mlazne avione, u kome će se tokom tri godine vršiti kompletna preobuka pilota iz svih jedinica koje su određene za prijem mlaznih aviona.
Osnovna znanja iz tehnike pilotiranja mlaznim avionom sticana su upravo na dvosedima T-33A. Mlazni avion nadmašuje klipni avion kvalitetom opreme, letnim i manevarskim osobinama, uslovima u kojima može da leti i borbenim mogućnostima. Zbog ozbiljnosti i komplikovanosti same tehnike, u početku se prilazilo krajnje oprezno pri izboru pilota za letenje na mlaznim avionima. Tadašnja vojno-lekarska komisija za letače nije imala jasno definisane kriterijume za selekciju pilota za mlazne avione i bilo je normalno da se novoj stvari, sasvim nepoznatoj, prilazi na taj način. Kasnije, praksa je doprinela da se dođe do jasnih kriterijuma pri izboru pilota za mlazne avione. Pokazalo se da piloti vrlo brzo usvajaju novu tehniku. Čak je bilo i slučajeva da su ispod prosečni piloti koji su ranije leteli na klipnim avionima vrlo dobro savladali tehniku pilotiranja mlaznim avionom. Ujedno, na taj način je i razbijena fama da za upravljanje mlaznim avionom piloti treba da poseduju izuzetne sposobnosti. Sistem rada u Centru za preobuku bio je zasnovan na iskustvu već preobučenih pilota u vb Šamon. Komandant Centra bio je Starc Albin a od pilota-nastavnika letenja spomenimo neke: Borivoj Petkov, Nikola Maravić, Ćatović, itd.
Program obuke na mlazni avion obuhvatao je obuku na zemlji (tehnička učionica za avion i motor, fiziološke trenaže pilota, trenaže na kaptiveru, pripreme i izučavanja tehnike pilotiranja, izučavanje teorije leta velikim brzinama itd.) i obuku u vazduhu (letovi na dvojnoj komandi avionom T-33A po elementima osnovnog, figurnog i grupnog letenja). Takođe, programom preobuke planirana je i borbena obuka u gađanju, raketiranju i bombardovanju objekata na zemlji i u gađanju ciljeva u vazduhu, a takođe i obuka (informativna) u instrumentalnom letenju. Međutim, neke graške u preobuci, a i u kasnijoj obuci u jedinicama skupo su plaćene (ljudskim žrtvama i materijalnim gubicima).

Naši piloti: Dinko Radman, Borivoje Petkov i Steva Leka na letačkoj obuci u 48. FBW u američkoj vazduhoplovnoj bazi Šamon početkom 1953.



Tokom januara 1953, piloti 117. vp (do obuke piloti su leteli na klipnom avionu S-49A koji su u naoružanju koristili od 1950) započeli su sa preobukom na zemlji, tokom maja i juna sa letačkom obukom na mlaznom avionu T-33A, a istovremeno su provođene pripreme i teoretska obuka za prijem borbenih aviona F-84G. Takođe, započeta je i preobuka pilota 204 vp (mada su u nedostatku mlaznih aviona piloti i dalje leteli na klipnom avionu S-49A koji su u naoružanju koristili od kraja 1950).

Prva grupa aviona F-84G stigla je u Jugoslaviju 09. juna1953. Te srede u ranim popodnevnim časovima, na batajnički aerodrom stiglo je osam aviona nakon leta u trajanju od jednog časa i 35 minuta iz američke vb u Nemačkoj. Američki piloti, koji su doleteli ovim avionima, neposredno pred sletanje na batajnički aerodrom demonstrirali su i neke od mogućnosti aviona F-84G u akrobatskom (figurnom) letenju, a



Desno: Američki piloti po preletu prvih aviona T – 33A za JRV 10. marta 1953. na a. Batajnica. Vidi se avion broj 51 – 8726A/TR – 726 koji je kasnije u JRV dobio broj 10001/01.



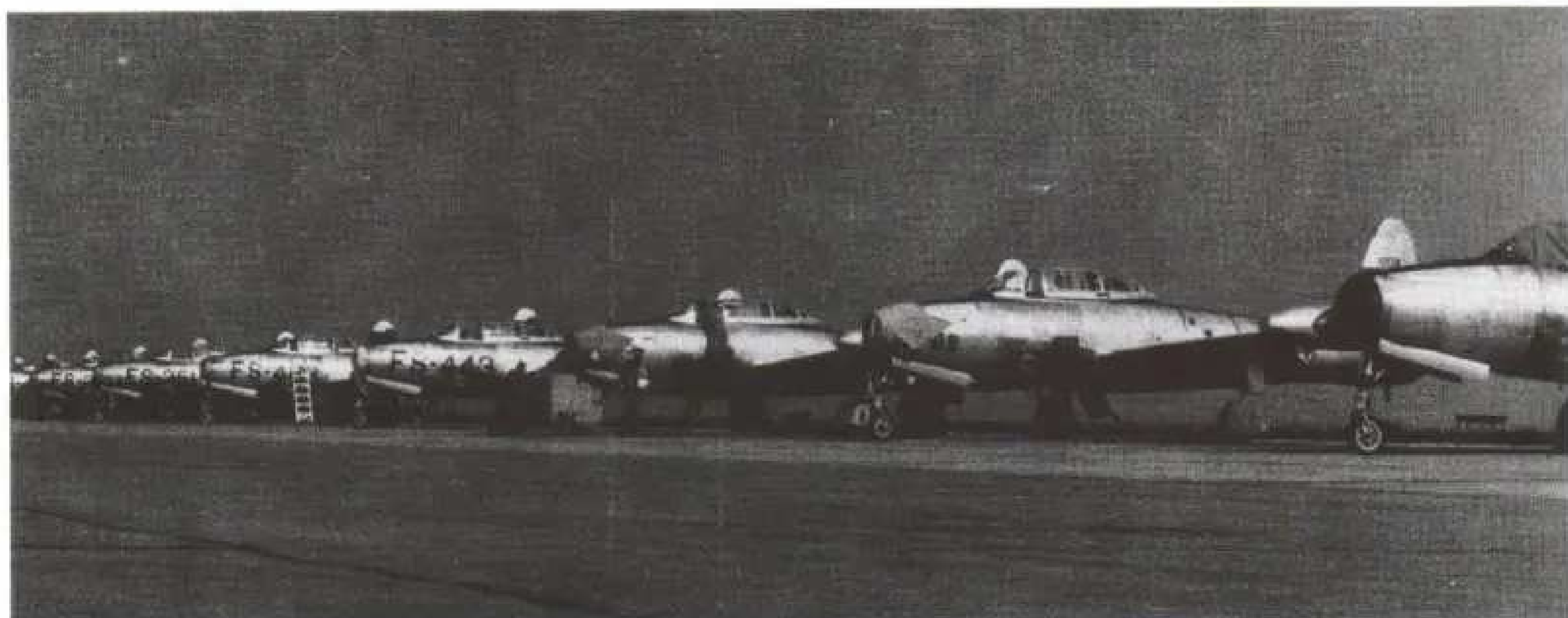
Dole: Drugi primerak aviona T – 33A (51 – 8727A/TR – 727) koji je predat našem JRV, na stajanci a. Batajnica. Američki pilot se doteruje pred svečanu primopredaju aviona.



zatim izvršili pojedinačno sletanje. Kao i prilikom dolaska prvih aviona tipa T-33A, gotovo da nije bilo novina u našoj zemlji koje sa ushićenjem nisu prokomentarisale ovaj događaj.
Do kraja jula 1953, u nekoliko partija, stigao je ukupno 31 avion F-84G. Od navedenog broja, 13 aviona je predato Centru za preobuku, a preostalih 18 je dodeljeno 117 vp.
U to vreme, avioni F-84G i T-33A uvedeni su u vojni registar i dobili su sledeće evidencijske brojeve: avioni F-84G od 10501 pa nadalje, a avioni T-33 od 10001 do 10005. Tokom avgusta 1953. stiglo je još deset aviona F-84G od kojih su tri predata Centru za preobuku, a sedam u 117. vp, tako da je isti sada bio formacijski popunjen. Istog meseca primljeno je i šest aviona T-33A. Ovi avioni stigli su iz SAD u Evropu uglavnom kao potpuno novi. Preko Kopenhagena (Danska) prelet u Jugoslaviju izvršili su američki piloti. Na primer, avion T-33A sa evidencijskim brojem 10006 (ex-USAF: 51-9034) do predaje našem Ratnom vazduhoplovstvu neleteo je oko 31 čas. Četiri od šest pristiglih aviona T-33A predati su centru za preobuku, a dva su dodeljena 198. vp koji se pripremao za prijem i preobuku na mlazne avione (piloti ovog puka su do početka preobuke leteli klipnim avionima F-47D).
Tokom septembra 1953. u Jugoslaviju je stiglo još 11 aviona F-84G. Centar za preobuku tokom cele te godine radi „punom parom" i osim stalnog sastava 117. vp, na preobuci se nalaze i pripadnici 204. i 198. vazduhoplovnog puka. Početkom oktobra 1953. iz sastava 117. vp dodeljeno je 204. vp 11 aviona F-84G i naknadno još dva iz novopristigle partije aviona (204. i 117. vp bazirali su na a. Batajnica i bili su u sastavu iste divizije). Obuka provedena kod nas bila je isto tako intenzivna kao i u zemljama NATO pakta koje su u svom formacijskom sastavu imale avione F-84G. Piloti na preobuci, kao što je napred navedeno, prolazili su kroz obuku na zemlji i u vazduhu. Pokazalo se da je nakon dobrih teoretskih priprema u proseku bilo potrebno izvršiti najmanje pet letova na avionu T-33A (svaki od najmanje jednog časa), da bi zatim piloti mogli da pređu na samostalno letenje avionom F-84G. Treba istaći da se tu radilo o većem broju pilota koji su imali i po nekoliko stotina časova naleta na klipnim avionima. Potpuna novost za sve pilote koji su dolazili na preobuku, pored toga što su bili zadivljeni mlaznim avionima, bila je i letačka oprema, a naročito „anti-g" pilotska odela.

Tršćanska kriza

U oktobru 1953. dolazi do kulminacije krize između Italije i Jugoslavije. Jedan od nerešenih problema nakon drugog svetskog rata bilo je tršćansko pitanje. Jedinice Jugoslovenske armije (JA) su početkom maja 1945. oslobodile Trst, ali su zapadni saveznici osporili zadržanje naših trupa u Trstu. Polovinom juna iste godine naše trupe su se povukle na demarkacionu liniju (tzv. Morganova linija) kojom je sporna teritorija bila podeljena u dve zone: u zoni „A" nalazile su se angloameričke trupe, a u zoni „B" trupe JA. Mirovnom konferenci-





Gore: Niz aviona F–84G na a. Batajnica krajem leta 1953. Pored tri aviona Centra za preobuku (u prvom planu) vide se i neki tek pristigli još uvek sa američkim oznakama.

Levo: Pripadnici JRV razgledaju tek pridošli „tanderdžet" na a. Batajnici 9. juna 1953. Zbog preleta pod krilima ima dva dopunska tanka od po 230 US gal (870 litara).



Gore: Komandant 204. puka Dušan Grubor daje uputstva pilotima svog puka za vreme obuke na F-84G, a. Batajnica septembra 1953. U pozadini su „tanderdžeti" 117. lovačkog puka. Treći avion u nizu još uvek ima američke oznake.



Gore: Stajanka Centra za preobuku na a. Batajnica u zimu 1953./54. U prvom planu avion T–33A br. 09 (ex. USAF 51–17465) ima tip-tenkove sa unutrašnje strane obojene mat tamno zeleno radi sprečavanja odbljeska. Prvi u nizu vidimo T–33A br. 03 (ex. USAF 51–8724A). Lovci–bombarderi F–84G takođe su iz CZP.

jom u Parizu (jul-septembar 1946) potvrđeno je stvaranje „slobodne teritorije Trsta"–STT (Territorio Libero di Trieste). Međutim, do kulminacije krize dolazi onda kada su zapadne sile odobrile da Italijani anektiraju zonu „A", ali je ta odluka povučena nakon energičnog protesta Vlade FNRJ. Tada je, kao pomoć našim jedinicama, na aerodrom Pleso (kod Zagreba) upućen celokupan sastav 117. vp, iako isti nije završio kompletnu borbenu obuku na mlaznim avionima F-84G. Prebaziranjem na a. Pleso, 117. vp nastavlja sa obukom iz okvira zadataka borbenog osposobljavanja pilota. Za izvršenje zadataka gađanja ciljeva u vazduhu korišćen je avion tipa F-47D kao remorker (za vuču mete). Puk je, za vreme trajanja zategnutosti, pre svega bio velika moralna podrška ostalim našim vazduhoplovnim jedinicama, tada oprem-



Dole: Vojnici mehaničari popunjavaju municijom mitraljeze Colt–Browning M–3 cal. 0,50 inča (12,7 mm) na „tanderdžetu" F–84G–31RE (10553/53) iz sastava 204. lovačkog puka, a. Batajnica 1954. Ovom avionu kasnije je ugrađena aerofoto-kamera ispod trupa.







Gore: Radni dan u Centru za preobuku na mlazne avione 1954.: grupa pilota pred početak letenja prima poslednje instrukcije. Mnogi od aviona T–33A u nizu nemaju evidencijske brojeve na repu. Pokrivke preko otvora za mitraljeze ukazuju nam da je naoružanje uklonjeno.



Desno: Pilot izlazi iz „tanderdžeta" (10525/25) iz sastava CZP sa štafetom JRV u ruci na a. Batajnica maja 1954. Iza uvodnika vazduha vidi se za tu priliku posebno ucrtan znak.

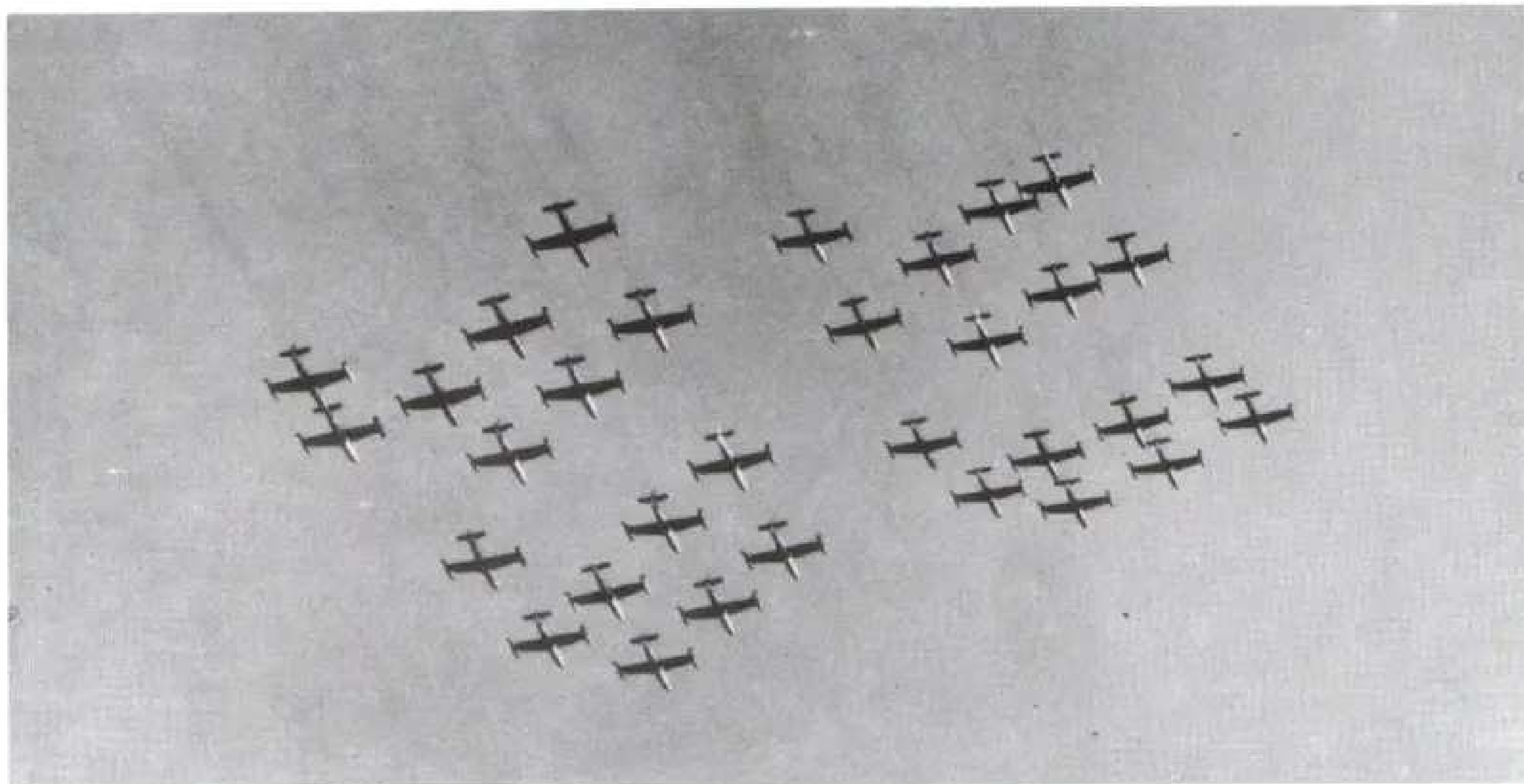
Dole: T–33A–1LO br. 05 (ex. USAF 51–8830A) iz sastava CZP, a. Batajnica. U drugoj polovini pedesetih godina ovaj avion je korišćen u školskom puku u Puli.

ljenim već donekle zastarelom tehnikom posebno u odnosu na vazduhoplovne snage zemalja NATO koje su ranije u svoje naoružanje uvele mlazne borbene avione. Zbog nastale situacije, od oktobra 1953. odložene su isporuke mlaznih aviona T-33A i F-84G i iste su obnovljene tek u martu 1954. Vlada FNRJ je u oktobru potpisala tzv. Londonski sporazum kojim je ukinuta vojna uprava STT i Jugoslaviji je priključena zona „B", kao i manji deo zone „A", dok je Italiji pripao veći deo zone „A" i Trst.

Nastavak isporuka

Do prekida isporuka, našem RV isporučena su 54 aviona F-84G (od kojih je jedan pretvoren u „učilo") i 11 aviona T-33A, tako da je krajem 1953. situacija bila sledeća: u Centru za preobuku nalazilo se 30 aviona (20 aviona F-84G, jedan kao „učilo" i 9 aviona T-33A); u 117. vp nalazilo se 20 aviona (svi tipa F-84G); u 204 vp nalazilo se 12 aviona F-84G, u 198. vp dva aviona tipa T-33A i u Vazduhoplovnom opitnom centru (VOC) nalazio se jedan avion tipa F-84G. Januara meseca 1954. Predsednik FNRJ Josip Broz Tito na sednici Vlade pohvalio je pilote koji su izvršili preobuku na mlazne avione i tom prilikom je istakao da od početka preobuke nisu imali nijedan udes. Dana 31. marta, Predsednik je obišao Centar za preobuku na a. Batajnica i lično se uverio u kvalitet teorijske i praktične obuke pilota i tehničkog sastava. Obišao je učionice i salu sa link-trenerom i tom prilikom je Predsedniku demonstrirana simulacija instrumentalnog (noćnog) leta u trajanju od pet minuta. Izveden je i poseban letački program u kojem su piloti Veljko Lukić i Vladimir Vodopivec demonstrirali letne i manevarske osobine aviona F-84G, a na-





kon toga su iznad aerodroma proletele u besprekornom poretku tri četvorke aviona F-84G „tanderdžet".
Kao što je navedeno, nakon preobuke sastava 204. vp, isti je primio prve avione tipa F-84G sa kojima se nastavilo izvršavanje redovnih letačkih zadataka. Za razliku od njih, piloti 198. vp, vratili su se u Skoplje sa preobuke praktično bez aviona, a prvih deset aviona F-84G dobijaju u martu 1954. po obnavljanju isporuke vojne pomoći od SAD. U to vreme i 94. vp počinje sa preobukom na avione F-84G (94. i 198. vp pripadaju istoj diviziji). Prvih 12 aviona F-84G puk je primio tokom juna i jula 1954, a svoje avione tipa F-47D je predao 29. vazduhoplovnoj diviziji u periodu od maja do septembra iste godine.
Tokom 1954. nastavljene su i isporuke aviona T-33A, pa je tako u aprilu stiglo šest aviona, u maju pet, jedan u junu i dva u septembru. Do jeseni 1954. uvedeno je u naoružanje rašeg RV ukupno 25 aviona T-33A čime su završene isporuke aviona ovog tipa, a na osnovu programa vojne pomoći (MDAP). Uglavnom, sada je svaki puk naoružan mlaznim avionima imao dva do tri aviona za obuku i trenažu tipa T-33A, a Centar za preobuku ih je imao u jačini jedne eskadrile.
Prvo javno prikazivanje novih mlaznih aviona izvršeno je na prvomajskoj paradi 1954. u Beogradu. Ešalon avijacije predvodio je komandant 44. vazduhoplovne lovačke divizije, pukovnik Nikola Lekić sa dvojicom pratilaca na avionima F-84G, a na kraju vazduhoplovnog ešalona nalazila se formacija od još 32 aviona ovog tipa. Njihov nastup bio je i najatraktivniji deo vazduhoplovnog programa. Tokom meseca maja 1954. i štafeta mladosti Jugoslovenskog ratnog vazduhoplovstva letela je širom zemlje, i na krilima aviona F-84G.
Avgusta meseca 1954. i 172. vazduhoplovni puk iz Zemunika (kraj Zadra) predao je avione tipa F-47D, a sastav (letački i tehnički) je započeo sa preobukom na F-84G. Preobuka je trajala do oktobra iste



Gore: Par „tanderdžeta" 198. vazduhoplovnog puka u poletanju, 1955. godine. Avion u prvom planu F–84G–11RE (10614/14) ima crveno obojene: rep, tip-tankove i krilca. U pozadini F–84G–10RE (10613/13) ima crveno obojena krilca i rep dok je desni tip-tank neobojen. Oba aviona imaju oznake prečnika 50 cm.

Dole: „Tanderdžeti" 198. vazduhoplovnog puka u poletanju 1955. godine. Avion levo, F–84G–26RE (10565/65), je neobojen osim crvenog tanka na desnom krilu. Avion desno, F–84G–15RE (10615/15), ima zadnji deo crveno obojen i kao avion br. 65 ima samo desni tip-tank crveno obojen.





Vazduhoplovno-tehnička radionica a. Batajnica, 1955. godine: vađenje mlaznog motora J33 – A – 35 iz aviona T – 33A (br. 10005). U drugom planu su „tanderdžeti" iz jedinica baziranih na a. Batajnica. Uočavamo visoko postavljenu trobojku i velike oznake na trupu što je karakteristično za obeležavanje aviona u 1955. godini. Prvi „tanderžet" (525) danas je u zbirci Muzeja jugoslovenskog vazduhoplovstva.

godine. Već 21. novembra, 21. vazduhoplovna (mešovita) divizija, u čijem se sastavu nalazio 172. vp, svešano je dočekala pilote 172. vp koji su sa 16 aviona F-84G sleteli na matični aerodrom.

Ubrzo nakon 172. vp i 83 vp (iz iste divizije) predaje avione F-47D drugim jedinicama i početkom 1955. otpočinje preobuka na avione F-84G.

Krajem 1954. Jugoslovensko ratno vazduhoplovstvo raspolagalo je sa 115 aviona F-84G i 25 aviona T-33A, što je ukupno iznosilo 140 mlaznih aviona. Nakon Nove 1955. godine, isporuke aviona F-84G su nastavljene.

Početkom 1955. za potrebe obuke pilota u instrumentalnom letenju (IFR-Instrument Flight Rules=pravila instrumentalnog letenja) pri 44. vazduhoplovnoj diviziji na a. Batajnica formirana je tzv. „eskadrila IFR", koja je bila jačine odeljenja i opremljena sa četiri aviona tipa T-33A. Komandir tzv. „eskadrile IFR" bio je Dinko Radman dok su nastavnici letenja izabrani od letačkog sastava 44. i 39. vazduhoplovne divizije. Ova „eskadrila" je obuku provodila tokom naredne dve godine i u tom periodu je osposobila veći broj pilota za instrumentalno letenje.

Avioni F-84G koji su stizali tokom 1955. dodeljivani su pukovima 21. vazduhoplovne mešovite divizije. Ova divizija je u to vreme bila izuzetno aktivna. Već 22. februara piloti 172. vp su sa 16 aviona F-84G i dva T-33A izvršili let iznad Rijeke u čast povratka Predsednika Tita sa puta po Indiji. Počasni prelet aviona vodio je komandant divizije, pukovnik Miljenko Lipovšćak. Svi pukovi 21. vazduhoplovne divizije naoružani avionima F-84G, do leta 1955. završili su kompletnu borbenu obuku i bili operativno osposobljeni za izvršavanje svih letačkih zadataka. Takođe, veći broj pilota bio je osposobljen i za instrumentalno i noćno letenje, kao i za zadatke izviđanja iz vazduha. U ovom pogledu posebno se isticao 172. vp iz čijeg sastava su svi piloti uspešno završili letačku obuku za noćna lovačko-bombarderska dejstva, mada se planovi predviđalo da samo deo sastava bude osposobljen za to. Avioni F-84G iz sastava 172. i 83. vp su 1955. učestvovali i na više vežbi JNA, tokom kojih su ostvarili zavidan nivo sadejstva sa jedinicama Ratne mornarice. Tokom septembra 1955. navedeni pukovi učestvuju na vežbi 3. korpusa gde izvršavaju letačke zadatke u uslovima, koji su skoro adekvatni ratnim. Prilikom redovnih ocenjivanja, ove jedinice su ocenjene najvišom ocenom. Iste godine, ove pukove posetio je veći broj inostranih vojnih i diplomatskih predstavnika. *„Voleo bih da sam imao te momke pod svojom komandom"* izjaviće kasnije komandant snaga NATO pakta, američki general Bernard Rodžers.

Pripadnici oba navedena puka 21. vazduhoplovne divizije izvršili su i nekoliko letačkih zadataka počasne i zaštitne pratnje delegacija koje su posećivale našu zemlju. U nekoliko navrata avionima F-84G vršeno je i vazdušno obezbeđenje rezidencije Predsednika Tita na ostrvu Brioni (kod Pule).

Tokom 1955. i pukovi 44. vazduhoplovne lovačke divizije opremljeni avionima F-84G učestvovali su u izvođenju raznovrsnih letačkih zadataka. Tako su leteli na paradi povodom Prvog maja 1955. (u dva naleta sa 40 aviona F-84G), a u junu i septembru prilikom posete turskih i grčkih diplomatskih i vojnih predstavnika sa kojima smo bili u Balkanskom savezu. Ankarskim (1953.) i Bledskim (1954. godine) ugovorom stvoren je Balkanski savez koji su činile Jugoslavija, Grčka i Turska. Savez je stvoren sa osnovnim zadatkom da sačuva mir u južnom delu Evrope i teritorijalni integritet članica saveza. Ugovor između navedenih zemalja imao je za cilj stvaranje regionalnog i vojnoodbrambenog saveza malih zemalja sa izrazito naglašenim defanzivnim karakterom.

Tokom 1955. na više aviona F-84G iz sastava 44. vazduhoplovne divizije ugrađene su kamere za izviđanje (ispod trupa aviona) i nekoliko ovako prepravljenih aviona predato je na korišćenje 21. i 39. vazduhoplovnoj diviziji.



Gore: Avioni T–33A (10002 i 10003) iz sastava 21. vazduhoplovne divizije na aerodromu Zemunik, 1955. godine. Nakon preuzimanja iz CZP avionima su promenjeni nosni točkovi i skinuti poklopci sa otvora za mitraljeze. Eskadrilski brojevi (na nosu) ispisani su američkim šablonima, tzv. „buzz" – tip.

Dole: Zapuštanje u zimskim uslovima poslednjeg isporučenog aviona T–33A (10025/25). 21. vazduhoplovna divizija, a. Zemunik kraj Zadra.





Gore: Stajanka 21. vazduhoplovne divizije, a. Zemunik, nakon završetka letenja. U prvom planu avion F–84G (10623/23) sa tzv. „buzz" brojem ispod koga se nazire ostatak američke oznake (FS–089). Tip-tankovi i delovi krila (do polovine) su obojeni crveno a prsten oko uvodnika vazduha je plav. Ostaci natpisa „USAF" vidljivi su ispod krila (na poklopcima sjajnog trapa). U drugom planu F–84G (10631/631) označen po novom standardu iz 1955. godine sa trocifrenim crnim eskadrilskim brojem i oznakom prečnika 75 cm ima prsten oko uvodnika, takođe plave boje.



Desno: „Tanderdžet" 10620/20 iz 21. vazduhoplovne divizije u Zemuniku 1955. godine. Plavi prsten oko uvodnika, eskadrilski broj „buzz" – tipa ispod koga izbija ostatak natpisa „US AIR FORCE", rep obojen crveno sa vidnim prebojavanjem američkih oznaka bili su karakteristični za mnoge F–84G ove divizije.

Mlazne oči naše avijacije

Gore: Pogled na unutrašnjost „nosa" aviona RT – 33A otkriva nam zanimljiv sadržaj izviđačke aero-foto opreme. Primećuju se i tragovi uklonjenih USAF oznaka.

Najznačajnija novina u 1955. bila je nabavka izviđačkih aviona tipa RT-33A. Avion RT-33A predstavljao je verziju aviona T-33A koja je korišćena za obuku i trenažu pilota. Osnovna razlika između T-33A i RT-33A bila je u foto-izviđačkoj opremi koja je bila smeštena u nosu aviona RT-33A. Umesto naoružanja, avion je imao dve kamere tipa K-17B i jednu kameru tipa K-22 za snimanje danju, odnosno po jednu kameru tipa K-17B, K-22 i K-37 (kamera K-37 se koristila za snimanje noću). Dopunska oprema aviona RT-33A bile su fotografske (FOTAB) i svetleće avio-bombe (SAB). Zbog specifičnih zahteva izviđača, avioni RT-33A imali su nešto veći radijus dejstva i dolet u poređenju sa avionima T-33A. Avione RT-33A primio je 103. vazduhoplovne izviđački puk (vip) baziran na a. Batajnica. Puk je za izviđanje do tada koristio klipne avione „moskito Mk. 38". Tokom 1955. kompletno je popunjen avionima RT-33A, popularno nazvanim „ertejci". Prijem navedenih aviona započet je 14. aprila 1955. dolaskom dva aviona, jednog sredinom jula, zatim šest krajem oktobra, dvanaest u novembru, da bi poslednji od 22 naručena aviona RT-33A bio isporučen sredinom januara 1956. Avioni RT-33A dobili su evidencijske brojeve od 10101 pa nadalje.

Niz aviona RT – 33A 103. vip, a. Batajnica 1956. godine. Neki avioni ovog tipa primljeni su obojeni u tzv. „arktičko crvenoj shemi" (Arctic Red paint schema).



Vazduhoplovno-tehničko naređenje iz 1955. propisivalo je novo označavanje aviona u Jugoslovenskom ratnom vazduhoplovstvu i istim je standardizovano označavanje. Uvedene su kružne oznake prečnika 75 cm koje su postavljene sa obe strane trupa iza krila i asimetrično na krilima u kombinaciji sa trocifrenim eskadrilskim brojevima. Do donošenja ovog naređenja vladala je prilična šarolikost u označavanju koja je nastala prilagođavanjem do tada važećih pravila, pa su oznake u početku ucrtavane preko izbrisanih američkih oznaka (USAF oznaka). Deo primljenih aviona izvesno vreme čak i nije imao evidencijske brojeve na repu. Takođe, poznato je da su neki od aviona F-84G leteli neoznačeni, jer nakon skidanja oznaka USAF nisu stavljene naše. Dešavalo se da naši piloti lete i sa oznakama USAF (naročito u Centru za preobuku), a posmatrači koji bi se zatekli na stajanci kada su ti avioni leteli ili se vraćali na stajanku, mislili su da stižu američki piloti sa novim pošiljkama aviona i odmah bi komentarisali neke viđene faze (elemente) leta kao neostvarive za naše pilote. U vreme pre uvođenja vazduhoplovno-tehničkog naređenja za označavanje aviona, u 21. vazduhoplovnoj diviziji na avionima F-84G i T-33A na nosevima aviona ispisivani su američkim šablonima veliki eskadrilski brojevi (tzv. „buzz" brojevi). Tokom 1956. označavanje svih aviona u naoružanju našeg RV je standardizovano.

Krajem 1955. naše Ratno vazduhoplovstvo broji ukupno 170 mlaznih aviona, od čega 123 aviona F-84G, 25 aviona T-33A i 22 aviona RT-33A. Avioni su bili u sastavu sedam avijacijskih pukova.

Jedan od problema koji se pojavio u tom periodu, upravo zbog dolaska većeg broja mlaznih aviona, bila je opravka i revizija (remont) ovih aviona i njihovih motora. I pored stalnog insistiranja nadležnih organa Jugoslovenskog ratnog vazduhoplovstva da se dobije neophodna dokumentacija i materijalno-tehnička sredstva (rezervni delovi i oprema) za obavljanje redovnog održavanja i generalnog remonta aviona, Vlada SAD je rešavanje zahteva odlagala i upućivala na zavode za remont aviona koji su za to organizovani u Francuskoj. Svi neophodni rezervni delovi počeli su kasnije da se isporučuju iz Francuske i to prvenstveno iz vb Šatro (Chateauroux), gde je RV SAD sa RV Francuske organizovalo centralno skladište rezervnih delova



Gore: Povratak grupe aviona RT–33A sa letačke obuke na stajanku 103. p, a. Batajnica početkom 1956. godine.
Dole: F–84G br. 10602/602 44. lovačka divizija, a. Batajnica: avion je u varijanti maksimalnog opterećenja (dve bombe po 500 kg i osim raketa HVAR od 5 inča–127 mm) za koju u letnjim mesecima (kod visokih temperatura) mora da koristi startne rakete (JATO) prilikom poletanja.

Desno: Glavni borbeni avioni JRV izloženi na a. Batajnica povodom Dana JRV maja 1956.: prvi u nizu je avion T–33A br. 10023/023 iz sastava 204. vp (avion standardno označen); do njega avion RT–33A br. 10106/106 iz sastava 103. vip (standardno označen, osim levog tipa-tanka obojenog crveno). Sledeći u nizu je avion F–84G–31RE br. 10506/506 iz sastava VOC-a sa kompletno prikazanim naoružanjem; do njega F–84G–31RE br. 10546/546 sa aero-foto kamerom ispod trupa i standardni F–84G–31RE br. 10523/523. Oba ova aviona su prvi primerci na kojima je izvršen remont u preduzeću „Soko", a pripadali su 117. vp. Označavanje izloženih aviona F–84G je standardno. Na kraju niza vidimo transportni avion C–47 br. 7322/33.



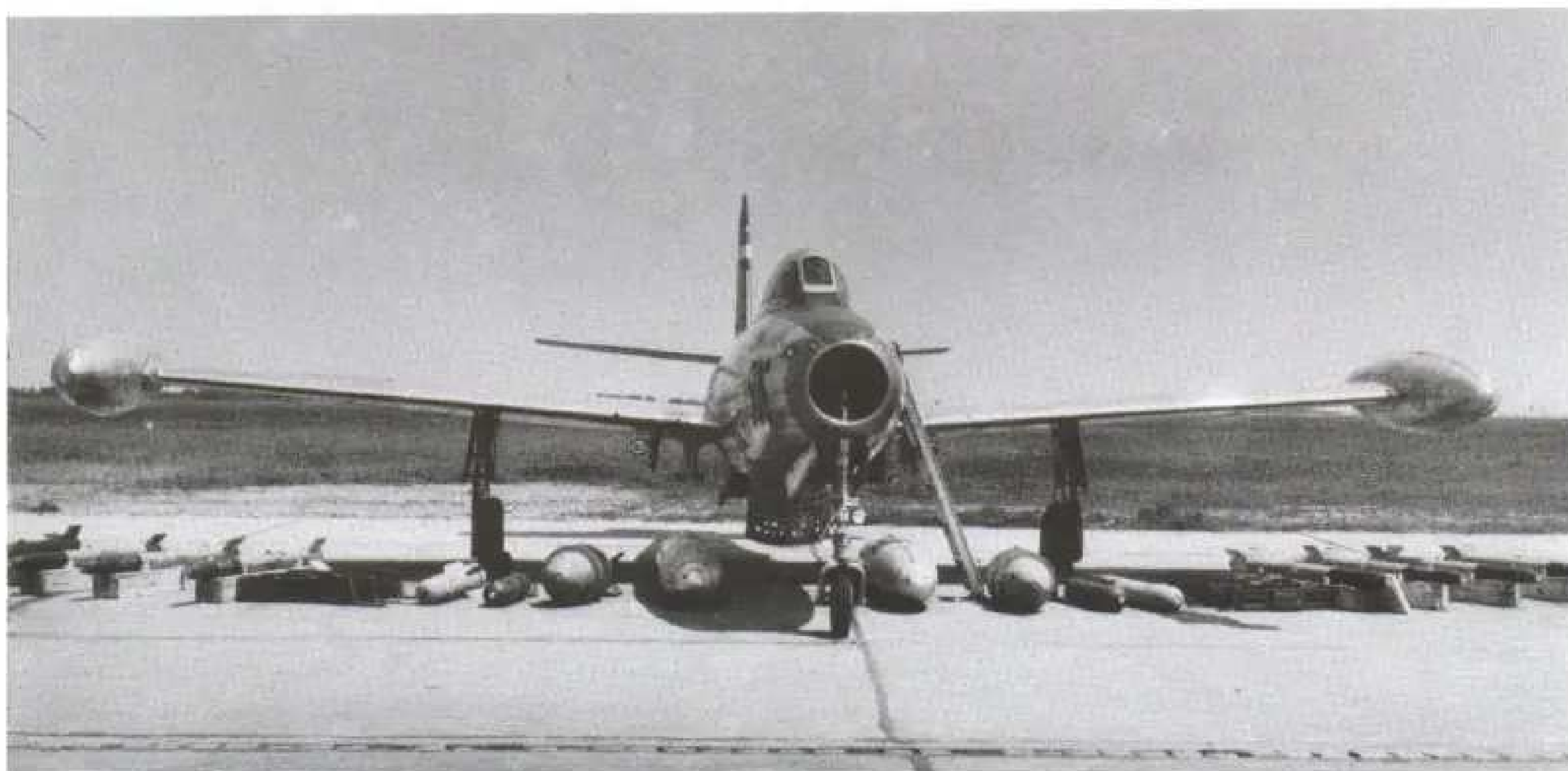


za program vazduhoplovne pomoći. Ovakva situacija je stvarala velike materijalne troškove našem RV. Iako su ti troškovi podmirivani iz fonda pomoći, to se nepovoljno odražavalo na tempo nabavke vazduhoplovnih sredstava. Ipak manje opravke su vršene u radionicama vazduhoplovnih baza u mestima (aerodromimama) gde su bazirale vazduhoplovne jedinice koje su u svom sastavu imale mlazne borbene avione. Složenije opravke vršene su u vojnom zavodu broj 170 u Zemunu, ali zbog navedenih problema ipak u ograničenom obimu. Opravka mlaznih motora vršena je tokom skoro tri godine isključivo u inostranstvu. Tek u drugoj polovini 1955. dobijena je tehnička dokumentacija za proizvodnju i opravku izvesnog broja delova za avione i delimično za motore. Opravka aviona organizovana je u mostarskoj fabrici „Soko", dok je opravka motora organizovana u fabrici „21. maj" u Beogradu. Bez obzira na probleme koji su takoreći rešavani „u hodu", preduzeće „Soko" krajem 1955. primilo je na IRAN (Inspection and Repair as Necesessary) pregled prve avione F-84G. Nešto ranije fabrika „Soko" je dobila jedan avion tipa F-84G koji je poslužio kao „učilo" u cilju uspešnog remonta aviona ovog tipa.

Generalna revizija prva dva aviona tipa F-84G (brojevi 523 i 546) uspešno je završena 26. februara 1956, nakon čega su vraćeni jedinici. Fabrika „Soko" je u toj meri ovladala tehnologijom remontovanja i razvojem proizvodnje rezervnih delova da je od RV SAD dobila licencu „generalnog proizvođača delova i sklopova aviona".

Levo: F–84G br. 10608/608 117. vp, a Batajnica: na standardno označenom avionu dobro su uočljive oznake uglova poniranja za GRB (gađanje, raketiranje i bombardovanje) na napadnim ivicama krila.

Dole: F–84G–31RE br. 10506/506 iz sastava VOC – a prilikom jedne izložbe prikazan je sa izborom naoružanja koje može da koristi (ispod trupa ima podvešene startne rakete).



Gore: Grupa od 12 aviona RT – 33A u formaciji za let na paradi 1956.

Vredan pažnje je i podatak da je u narednom periodu fabrika „Soko" proizvela 44 para krila za avione F-84G na kojima je izvšeno i nekoliko manjih modifikacija.
Tokom 1956. izvršena je preobuka pilota-nastavnika letenja i vazduhoplovno-tehničkog sastava 185. vazduhoplovnog školskog puka iz sastava Aplikacione škole koja je u leto iste godine preimenovana u Vazduhoplovnu školu za usavršavanje oficira (na mlaznim borbenim avionima) – VŠUOA. Školski puk je provodio dopunsko školovanje letačkog, štabnog i pozadinskog kadra. Navedeni puk je organizovao i provodio kurseve za različite specijalnosti, shodno potrebama vazduhoplovnih jedinica. Neki od letačkih kurseva bili su: kurs instrumentalnog letenja, kurs noćnog letenja, kao i kursevi za aero-foto izviđanje. Iz tih razloga, 185. vp je dobio mlazne borbene avione tipa T-33A i F-84G, a do tada korišćene klipne avione tipa S-49C predao je drugim jedinicama našeg Ratnog vazduhoplovstva. Uvođenje mlaznih borbenih aviona u opreratívnu upotrebu u 185. vp dovelo je do postepenog zatvaranja Centra za preobuku na a. Batajnica, koji je Naređenjem Državnog sekretara za narodnu odbranu i rasformiran u maju 1956. Do kraja novembra svi avioni su predati na korišćenje drugim vazduhoplovnim jedinicama. U periodu od 1953. do 1956. Centar je osposobio sastav osam vazduhoplovnih pukova za prijem mlaznih aviona.



Gore: F – 84G – 31RE br. 10545/545 iz sastava 204. vp, prilikom poletanja sa a. Batajnica u, leto 1956.: zbog preopterećenosti bombama od po 500 kg poleće uz pomoć startnih raketa (JATO) tipa 14AS – 1000 koje obezbeđuju dodatni potisak od po 453 kg.

Dole: F – 84G – 31RE br. 10553/553, a. Batajnica, leto 1956.: poslednje pripreme pred poletanje aviona opterećenog bombama od 500 kg; u pozadini uočavamo rep još jednog „tanderdžeta" (br. 10545) koga na predhodnoj slici vidimo u fazi poletanja.





Prvi pilot JRV „brži od zvuka" pukovnik Nikola Lekić, komandant 44. lovačke divizije, pozira pored „sejbra" br. 11005/005 na kome je 31. jula 1956. probio zvučni zid.

Prve „sablje" naše avijacije

Lovci-bombarderi tipa F-84G nisu se mogli uspešno koristiti kao lovci-presretači i njihove manevarske i borbene mogućnosti zaostajale su za sovjetskim avionima tipa MIG-15 koje su u naoružanju imali naši susedi – zemlje članice Varšavskog ugovora. Početkom 1956. naše Ratno vazduhoplovstvo je očekivalo isporuku mlaznih lovačkih aviona tipa F-86E „sejbr" (Sabre-Sablja). Uvođenjem aviona „sejbr" bili su stvoreni izvanredni uslovi za formiranje prvih savremeno opremljenih lovačko-presretačkih jedinica Ratnog vazduhoplovstva Jugoslavije. Već u martu 1956. organizovana je tehnička učionica za preobuku pilota i tehničkog sastava 117. vp. Tehnička učionica je za letački sastav trajala 17 dana, a za vazduhoplovno-tehnički ukupno 21 dan.

Prva dva mlazna lovca-presretača tipa F-86E primljena su 21. maja 1956. Sledeća isporuka usledila je u junu mesecu iste godine kada su primljena još četiri aviona istog tipa. Prvi primljeni avioni tipa „sejbr" bili su kanadska verzija aviona F-86, proizvedeni u firmi Kanader (Canadair) pod oznakom CL-13 Mk. IV, i pripadali su Britanskom ratnom vazduhoplovstvu (RAF-- Royal Air Force). RAF je te avione počeo postepeno da povlači iz operativne upotrebe i pre njihove predaje našem Ratnom vazduhoplovstvu na istima je izvršena generalna revizija u nekoliko remontnih radionica u V. Britaniji u gradovima: Stanstead, Dunsfold, Gatwick, Spike; te u pogonu fabrike Vestlend (Westland) u Merifildu (Merryfiled). Nakon navedenih revizija, avioni su obojeni u standardnoj shemi RAF-a. Preuzeo ih je USAF koji ih je prema Programu vojne pomoći uputio u Italiju (Napulj), a zatim u Jugoslaviju.

Ubrzo po prijemu druge partije od četiri aviona F-86E desio se jedan zanimljiv događaj koji je po mnogo čemu značajan za istoriju našeg Ratnog vazduhoplovstva. Naime, 31. jula oko 11 časova i 30 minuta komandant 44. vazduhoplovne divizije, pukovnik Nikola Lekić je leteći avionom F-86E probio „zvučni zid". Dva dana pre tog događaja, američki piloti su na batajničkom aerodromu demonstrirali pribijanje zvučnog zida. Podstaknut ovim i u želji da dokaže sposobnost naših pilota, pukovnik Lekić je američkim pilotima izjavio da će samo nakon dva do tri samostalna leta avionom F-86E i „on" leteli brže od zvuka. Američki piloti su bili iznenađeni takvom izjavom, znajući da je za ovo pilotu potrebno oko 60 sati naleta na F-86E i dobra teoretska priprema, a i da naš pilot još nikada nije ni seo za komande aviona F-86E. Pukovnik Lekić je teorijsku preobuku za avion F-86E započeo 29. jula popodne a sledećeg dana je izvršio i prvi let. U ranim jutarnjim časovima 31. jula izvršio je drugi let nakon kojeg je, na zaprepešćenje američkih pilota, izjavio da je spreman za probijanje „zvučnog zida". Poleteo je praćen američkim pilotom koji se nalazio u drugom avionu, ali je let morao da prekine zbog neispravnosti aviona (zaptivanje kabine). Nakon zamene aviona (uzeo je avion sa brojem 005) poleteo je i sa dostizanjem visine leta od 15.000 metara započeo sa obrušavanjem. U jednom momentu, brzinomer i Mahmetar u kabini aviona F-86E pokazali su da je avion probio „zvučni zid", ali sa kontrolnog tornja na aerodromu je dobio odgovor da nisu čuli eksploziju (prateća pojava pri probijanju „zvučnog zida"), pa je ponovio ceo postupak: popeo na potrebnu visinu, obrušio i probio „zvučni zid". Probijanje zvučnog zida ponovio

je i 8. septembra 1956. nakon čega je dobio zlatnu značku i zahvalnicu kanadske kompanije, kao i diplomu „Mach Busters Club" čime je i zvanično postao član kluba pilota koji su leteli brže od zvuka.
Istovremeno, postao je i prvi pilot Jugoslovenskog ratnog vazduhoplovstva koji je leteo brže od zvuka.
U jesen 1956. zbog izbijanja mađarske krize, deo vazduhoplovnih jedinica opremljenih mlaznim borbenim avionima bio je u stanju pripravnosti radi sprečavanja eventualnih provokacija. U prvoj polovini novembra tokom provođenja intenzivnih vežbovnih aktivnosti našeg Ratnog vazduhoplovstva, 117. vp je svoje letačke zadatke izvršavao sa a. Pleso i na tom aerodromu se smenjivao sa delom sastava 204. vp.
Krajem 1956. u Jugoslovenskom ratnom vazduhoplovstvu smanjen je broj mlaznih borbenih aviona, tako da je u sastavu tada bilo: 113 aviona F-84G, 24 aviona T-33A, 21 avion RT-33A i šest aviona F-86E.
Isporuke aviona F-86E nastavljene su tek od maja meseca 1957. i do kraja te godine isporučeno je 37 aviona F-86E (u proseku mesečno 4 do 6 aviona), tako da su putem pomoći iz zapadnih zemalja do kraja 1957. dobijena ukupno 43 aviona tipa F-86E. Svi navedeni avioni su dodeljeni 117. vp. Ovaj puk je sa preobukom sastava započeo u julu mesecu, u trenutku kada je jedinica imala na raspolaganju više od 15 aviona tipa „sejbr". Lovce-bombardere tipa F-84G 117. vp je tokom jula 1957. predao drugim jedinicama našer Ratnog vazduhoplovstva. Na početku preobuke pilota 117. vp, samo su tri pilota iz ove jedinice ranije izvršila preobuku na avionu „sejbr" (Mijatov, Vranić i Babić).
Navedena tri pilota su i provodila preobuku ostalih pilota, tokom koje je 31 pilot iz 117. vp. i još sedam iz drugih pukova obučeno za letenje na avionu F-86E. Kao i prilikom preobuke na avione F-84G nije se desio nijedan vanredan događaj ili udes.
Tokom 1957. završene su i isporuke aviona F-84G tako da je ukupan broj primljenih aviona tog tipa putem vojne pomoći krajem te godine dostigao cifru od 169 aviona. Sve intenzivnija politička, ekonomska i vojna saradnja sa SSSR-om i zemljama VU nakon normalizacije odnosa 1955. istovremeno je dovela i do zahlađenja odnosa sa zapadnim zemljama, a naročito sa Vladom SAD. Dolazi do usporavanja skoro svih isporuka, a naročito isporuka vazduhoplovne tehnike i opreme putem Sporazuma o vojnoj pomoći.
Nova politička situacija uslovljava Vladu FNRJ da otkazuje dalji prijem zapadne vojne pomoći, što je ozvaničeno 15. jula 1957. kominikeom naše Vlade. Vojna oprema iz SAD nabavljana putem pomoći prestala je da pristiže u decembru iste godine. Sam prekid snabdevanja naših oružanih snaga, a naročito Ratnog vazduhoplovstva donekle je usporio proces modernizacije i prenaoružavanja jedinica JNA. Od ukupno 18 pukova Ratnog vazduhoplovstva, samo sedam je bilo opremljeno mlaznim borbenim avionima, dok je jedanaest i dalje koristilo u to vreme već zastarelu i u znatnoj meri, po resursu klipnih motora i aviona, istrošenu tehniku i opremu. Sa prekidom Sporazuma o vojnoj pomoći, krajem 1957. naše Ratno vazduhoplovstvo je raspolagalo sa ukupno 221 mlaznim borbenim avionom od čega: 135 aviona tipa F-84G, 42 aviona F-86E, 24 aviona T-33A i 20 aviona RT-33A.
Marta 1958. izvršeno je prenaoružavanje 204. vp na F-86E. Dobija 20 „sejbrova" izdvojenih iz 117. vp u kome je prethodno izvršena i preobuka njegovog ljudstva.
Po prijemu aviona F-86E, 204. vp svoje avione F-84G predaje drugim jedinicama shodno naređenjima Komande ratnog vazduhoplovstva tj. pukovima iz sastava 21. i 39. vazduhoplovne divizije. Obe navedene divizije imale su po dva puka opremljena avionima F-84G i po jedan puk u čijem sastavu su bili klipni avioni. Pukovi ovih divizija su svoju osposobljenost za izvršavanje borbenih dejstava demonstrirali na vežbama JNA u tom periodu. Treba istaći da je le-

Desno: Komandant JRV general-pukovnik Zdenko Ulepič razgleda kabinu „sejbra" uz objašnjenje američkog instruktora.



Dole: „Sejbr" CL – 13 Mk IV br. 11005/005 iz 117. vp, a. Batajnica 1956. godine: na standardno kamufliranom avionu vide se na zadnjem delu trupa i vertikalcu ostaci uklonjenih oznaka.







tački sastav pukova 21. vazduhoplovne divizije namenski osposobljavan za borbena dejstva u priobalnom pojasu Jadranskog mora i za izvođenje sadejstava sa jedinicama Ratne mornarice JNA, što je i prezentovano na vežbama koje su izvedene u tom periodu.

Tokom 1957. i 1958. avioni tipa F-84G u potpunosti gube ulogu lovačkog aviona i u jedinicama Ratnog vazduhoplovstva izvršavaju namenske zadatke lovaca-bombardera, a nakon izvršenih neophodnih modifikacija i izviđačke zadatke.

Godine 1958. naše Ratno vazduhoplovstvo, nakon opremanja dva puka iz sastava 44. vazduhoplovne divizije lovačkim avionima F-86E, dobija efikasnu i u to vreme savremenu lovačko-presretačku avijaciju kakvu su imale i nama susedne zemlje.

Osim izvršavanja uobičajenih letačkih zadataka tokom 1958, pukovi opremljeni avionima F-86E učestvovali su na: prvomajskoj paradi, paradi održanoj u čast posete Premijera Indonezije, a 14 aviona F-86E iz sastava 117. vp učestvovalo je i na proslavi petnaestogodišnjice bitke na Sutjesci. U drugoj polovini 1958. kolektiv radnika iz Vazduhoplovno-tehničkog remontnog zavoda (VTRZ) „Jastreb" iz Zemuna osposobljen je za tzv. IRAN preglede aviona tipa T-33A, RT-33A i F-86E, što je predstavljalo značajan korak u očuvanju postignutog nivoa borbene gotovosti našeg Ratnog vazduhoplovstva.

Krajem 1958. u jedinicama Ratnog vazduhoplovstva broj mlaznih borbenih aviona bio je isti kao i krajem 1957, uz manjak samo jednog aviona tipa F-86E.

Gore: Tri aviona „tanderdžet" u letu u drugoj polovini pedesetih godina: F–84G–31RE br. 10516/516 ispod kabine ima ugrađenu aero-foto kameru (zastava na repu visoko postavljena, oznaka na trupu prečnika 75 cm); F–84G–26RE br. 10576/576 iz sastava 39. divizije ima crveno obojene repne površine, malu oznaku na trupu (50 cm) i zastavu postavljenu nisko (koja prekriva USAF oznake) i poslednji je F–84G–31RE br. 10538/538 iz sastava 44. divizije koji, takođe, u trupu ispod kabine ima ugrađenu aero-foto kameru (sva obeležja kao i kod aviona br. 516 osim crveno obojenog uvodnika vazduha).

Dole: Par „tanderdžeta" iz sastava 204. vp u letu iznad Kornata 1956. Oba aviona pripadaju podvarijanti 31RE i u trupu ispod kabine imaju ugrađenu aero-foto kameru. Avion napred (br. 554) ima plavo obojen uvodnik vazduha.





Gore: Odelenje aviona F – 84G 21. vazduhoplovne divizije 1957. godine. Na avionima br. 628 i 629 uočavaju se tragovi ranije crveno obojenih površina (rep i krila) dok je plava boja na uvodnicima vazduha ostala. Osim ovoga avion br. 628 ima crvene tip-tankove i vidljive tragove natpisa „USAF" ispod krila. Druga dva aviona F – 84G br. 520 i 546 dodeljena su ovoj diviziji po rasformiranju CZP. Oba aviona imaju ugrađenu kameru u trupu a osim uobičajenih detalja označavanja uočavaju se crveni tip-tankovi, crne gornje površine protiv odbljeska a avion br. 520 ima plavi prsten uvodnika.



Desno: T – 33A br. 10025/025 iz sastava 185. školskog puka, a. Pula krajem pedesetih godina. Radi obuke naknadno su ugrađeni mitraljezi u nosu aviona.



Dole desno: T – 33A br. 10008/008 (ex. USAF 51 – 17464): završetak letačkog dana. Eskadrilski broj 008 je napisan po pravilu primenjivanom od 1955. godine.



Dole: Održavanje aviona „sejbr" (Canadair CL – 13 Mk IV) br. 11036/036 u zimskim uslovima a. Batajnica 1959. Kao i svi „sejbrovi" primljeni putem pomoći i ovaj je obojen kamuflažno po standardnoj NATO – shemi.

Gore: Pilot Petar Tanasijević u punoj letačkoj opremi kraj aviona „sejbr" br. 11007/007 iz sastava 117. vp, a. Batajnica. Avion je JRV-u predat 22. maja 1957. godine. Obojen je u standardnoj NATO (RAF) shemi a vidljivi su tragovi uklanjanja prethodnih oznaka.





Gore: Zimski letački dan na a. Batajnica 1959. godine: iza grupe pilota na dva „sejbra" 204. vp (br. 11002/002 i 11030/030) primećuje se izbledela kamuflaža.



Levo: Stajanka a. Batajnica aprila 1959. godine: u prvom planu je „sejbr" br. 11016/016 iz 204. vp, iza njega je T – 33A iz istog puka a dalje niz aviona RT – 33A iz sastava 103. vip. U daljini vidi se Dc – 6B (YU – AFA) iz „Prve specijalne eskadrile".



Gore: F–84G–31RE br. 10523 sa oznakom „munje" iz sastava jedinica koja nastavlja tradiciju 2. eskadrile NOVJ na manevru „Sloboda '71".

Stajanka aviona tipa F–86E „sejbr" krajem šezdesetih godina.



Dole levo: Stajanka aviona iz sastava jedinice koja neguje tradicije ratnog 423. jurišnog puka. U prvom planu vidi se detalj nosa aviona IT–33A br. 002 koji je modifikovan u izviđača.

Dole desno: Pogled na nos kamuflažno obojenog aviona F–86D br. 14080/080. Opažamo neobojen „radom" (u prirodnoj boji materijala od koga je izrađen).



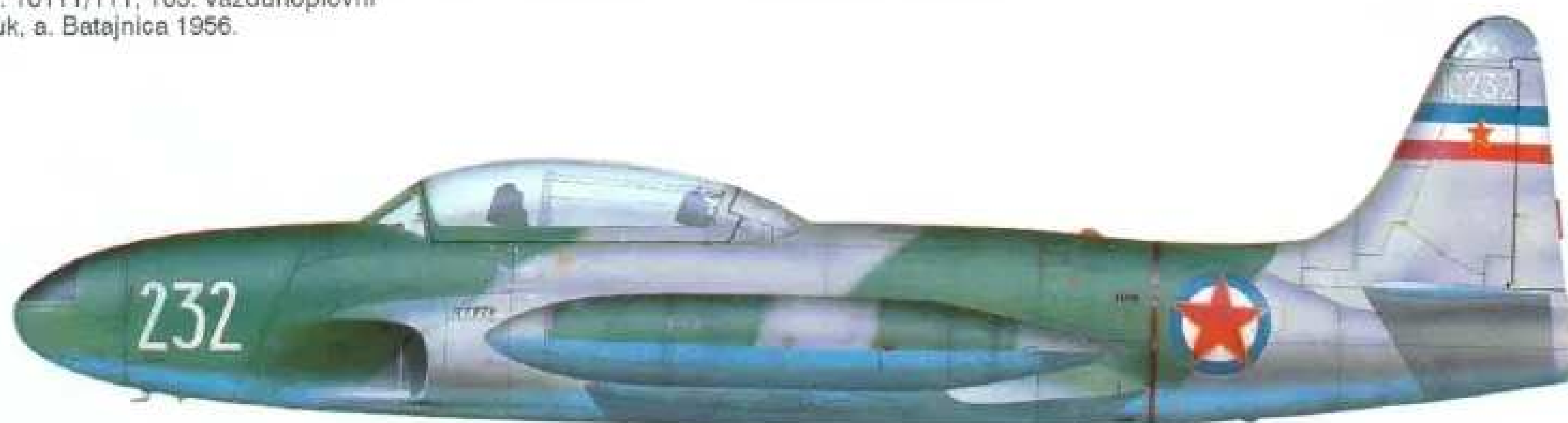




T–33A–1LO br. 03 (ex. USAF 51–8724A), Centar za preobuku pilota, a. Batajnica 1953.



RT–33A br. 10111/111, 103. vazduhoplovni izviđački puk, a. Batajnica 1956.



TV–2 br. 10232/232 obojen i označen prema pravilniku iz vremena uvođenja u naoružanje početkom šezdesetih



F–84G br. 10634/634 iz sastava 21. divizije, a. Zemunik 1957.



F–84G–31RE br. 10514/514 početkom šezdesetih modifikovan u izviđača, izviđačke eskadrile iz sastava jedinice koja nastavlja tradicije 1. eskadrile NOVJ



F – 86E (CL – 13 Mk IV) br. 11004/004, 117 vp, a. Batajnica 1956.



F – 86E br. 11045/045 neposredno po isporuci JRV, a. Batajnica 1959.



F – 86E (CL – 13 Mk IV) br. 11001/001, akro – grupa JRV, a. Batajnica 1960.



IF – 86D br. 14310/310, 184. izviđački avio puk, a. Pleso 1965.



F – 86D br. 14101/101 iz jednice koja neguje tradicije 254. (ratnog) lovačkog puka, a. Skopski Petrovac, početkom sedamdesetih



Gore: Kamuflažno obojen avion F – 86D br. 14088/088 iz jedinice koja nastavlja tradiciju ratnog 112. lovačkog puka. (snimio: Ivo Sešek)





Gore: kamuflažno obojen avion F-84G br. 10712 (ex. USAF 51-11016) za let. Opažamo izvađene kutije za municiju za nosne mitraljeze Colt Browning M-3.

Levo: Stajanka jedinice koja nastavlja tradiciju ratnog 112. lovačkog puka, sredina šesdesetih godina.

Komercijalne nabavke

Da bi se ubrzala zamena zastarele vazduhoplovne tehnike (klipne borbene avijacije) i nabavila veća količina adekvatnih mlaznih borbenih aviona i opreme (obzirom da u to vreme iz istočnih zemalja još nije bila moguća), Vlada FNRJ je sa Vladama Grčke i SAD sklopila komercijalne ugovore o nabavci iz njihovih rezervi i viškova. Na taj način, po tada veoma povoljnim cenama i uslovima za našu zemlju (cena pojedinih aviona kretala se od 5.000 do 15.000 dolara), nabavljeni su avioni tipa F-84G i F-86E, a nešto kasnije avioni tipa TV-2 (verzija aviona T-33A izrađena za potrebe mornaričkog vazduhoplovstva SAD, a razlikovala se po turbomlaznom motoru koji je bio tipa J33-A-20) i lovci presretači tipa F-86D (verzija aviona F-86E, ali opremljena za lovačko presretačke zadatke u SMU danji i noću). Isporukama komercijalno nabavljenih aviona tokom 1959. i 1960. omogućeno je kompletno opremanje mlaznim avionima borbenih ali i dela školskih jedinica.

Zbog daljeg usavršavanja odbrambenih potencijala naše zemlje krajem pedesetih godina dolazi do izrade nove koncepcije odbrane uobličene u nacrtu „Strategija opštenarodnog odbrambenog rata" (Strategija ONOR-a). U skladu sa njom dolazi i do neophodne reorganizacije JNA, a sa tim i reorganizacije Ratnog vazduhoplovstva naše zemlje.

Tokom druge polovine 1959. dolazi do organizacijskih i kadrovskih promena u Ratnom vazduhoplovstvu, predislokacije mnogih jedinica i pripojenja komponente protivvazdušne odbrane (PVO), tako da od kraja 1959. zvaničan naziv ovog vida naših oružanih snaga (OS) je Ratno vazduhoplovstvo i protivvazdušva odbrana (RV i PVO).

Prvi komercijalno nabavljeni avioni bili su tipa F-86E. Ukupno je nabavljeno 78 aviona. Deo aviona odmah je dodeljen jedinicama na operativnu upotrebu, a deo tek nakon remonta u VTRZ „Jastreb". Ovim avionima krajem 1959. opremljeni su 83. i 94. vp a do tada korišćeni avioni F-84G shodno naredbama predati su drugim vazduhoplovnim jedinicama. Preobuka sastava dva navedena puka u trajanju od 4 do 6 meseci izvršena je uz pomoć sastava 117. i 204. vp, a završena je početkom juna 1960.

Tokom jeseni 1959. jedan od pukova koji je dobio mlazne borbene avione bio je i 88. vazduhoplovni puk (a. Cerklje, Brežice). Umesto klipnih aviona tipa S-49C primio je 25 mlaznih borbenih aviona F-84G. Početkom 1960. preobuku na mlazne borbene avione započeo je i sastav 109. vp koji je takođe bo opremljen klipnim avionima S-49C. Nakon predaje ovih aviona, sastav otpočinje sa teoretskom i zemaljskom preobukom, da bi 15. aprila 1960. primio prve avione F-84G. Tokom naredna tri meseca završen je deo preobuke pilota (osnovno, figurno, grupno i navigacijsko letenje) i kompletna obuka tehničkog sastava, dok je borbena obuka počela avgusta 1960.

Lovačko-bombarderski avioni tipa F-84G kupljeni od RV Grčke (preko 60 aviona) uvedeni su u naoružanje tokom 1960. RV Grčke (Elliniki Aeroporia) koristilo je ovaj tip aviona u ukupno osam eskadrila još od 1952. Uglavnom, do kraja 1957. RV Grčke je povuklo većinu aviona F-84G iz svojih jedinica, jer je od SAD dobilo avione tipa F-84F „tanderstrik" (Thunderstreak) što je našoj zemlji istovremeno i omogućilo povoljnu nabavku aviona F-84G. Kupovina od RV Grčke dovela je, takođe, i do zamene predhodno nabavljenih aviona F-84G kojima se resurs bližio kraju.



Deo „sejbrova" kupljenih u 1959. godini pre uvođenja u naoružanje lovačkih pukova prošao je remont u VTRZ „Jastreb". Vidimo niz takvih „sejbrova" na snimku foto-reportera „Narodne armije" (Danila Gagovića) načinjenom maja 1960. na a. Batajnica.



Piloti prvog sastava akro-grupe poziraju na „sejbru" 11001/001. Odozgo na dole: Živojin Maglić, Ilija Zlatić, Anton Laštra, Života Janković i Kosta Danković.

Akro-grupa

Naše RV i PVO krajem 1959. dobija i prvu akrobatsku grupu (akro-grupu). Formirana je pri 204. vp i zanimljivo je istaći način izbora pilota od kojih je formirana. U drugoj polovini 1959. izvršeno je anketiranje svih pilota 117. i 204 vp u cilju izbora, na osnovu njihovih predloga, članova (pilota) buduće akro-grupe. NAkon sagledavanja svih predloga, tadašnji komandant 204. vp Bogdan „Boća" Popović sa svojim saradnicima odlučio je da u sastavu akro-grupe budu sledeći piloti: Živojin Maglić (vođa), Ilija Zlatić (zamenik), Kosta Danković i Životа Janković (pratioci) i Anton Laštra (kao rezervni član).
Zadatak novoformirane akro-grupe je bio demonstracija vrhunske sposobnosti pilota RV i PVO u tehnici pilotiranja mlaznim borbenim avionima. Avioni tipa F-86E za pilote akro-grupe su posebno izabrani (većina od tek nabavljenih), pripremljeni za akrobatsko-figurno letenje i posebno – atraktivno obojeni. Najmanje devet aviona je korišćeno tokom postojanja akro-grupe. Svoj prvi nastup imala je u julu 1960. povodom posete Predsednika Sudana. Program je izvodila grupa sastava četiri aviona F-86E („četvorka"). Već krajem avgusta akro-grupa je učestvovala na još dva vazduhoplovna mitinga: u Leskovcu (prisustvovalo je preko 80.000 gledalaca) i u Zemunu (pred oko 200.000 gledalaca). Sva tri nastupa grupa je izvela u napred navedenom sastavu i bez učešća rezervnog člana. Tokom jula meseca sledeće 1961. održana su dva velika aero-mitinga: na a. Brnik (kod Kranja – Ljubljana) i na a. Pleso. Akro-grupa je učestvovala na oba mitinga i svoj program je izvela u sastavu od pet aviona („petorka"). Sam program demonstracija letnih mogućnosti aviona i tehnike pilotiranja bio je sledeći: nadletanje aerdroma u poretku „vrha strele" (vođa, po dva pratioca levo i desno i na kraju iza i nešto ispod vođe peti pratilac) na visini od oko 30 metara iznad zemlje sa brzinom od 930 km/h. Nakon preletanja sredine PSS (poletno-sletne staze) grupa je izvodila figuru „petlja" (luping, krug smrti), da bi pre gornje ključne tačke (GKT) menjali postroj u „romb", a neposredno pre donje mrtve tačke „petlje" i pre prelaska na izvođenje drugog elementa (figure) menjala bi postroj u „strelu" (vođa, iza i ispod pratilac i njemu sa obe strane po jedan pratilac, a u visini i ispod vođe i prvog pratioca, peti pratilac). Penjuće i horizontalne „valjke" grupa je izvodila u poretku navedene „strele", kao i u poretku kolone. Osim ovih elemenata, akro-grupa je u smaknutom postroju izvodila i sve ostale akrobatske figure sa raznovrsnim prestrojavanjima grupe, a koje su tada izvodile i druge akro-grupe u svetu, te sa efektnim izvođenjem: „rasprskavajuće bombe" (razdvajanje grupe iz smaknutog postroja nakon vertikalnog penjanja koje bi otpočelo na visini od oko 30-tak metara iznad zemlje) ili „rascvetavajuće ruže" (drugi naziv iste figure koja se često izvodi nakon GKT petlje u uglu obrušavanja aviona), kao i izvođenjem i danas prilično efektnog susreta pet aviona na maloj visini sa neznatnom visinskom razlikom u jednoj odabranoj tački iznad aerodroma nakon njihovog prethodnog razdvajanja. Nastup je upravo i završavan tom tačkom, s tim što se grupa ponovo okupljala („zborila") i nakon toga odlazila na sletanje.
Visina rada pri demonstraciji letnih mogućnosti aviona i tehnike pilotiranja pilota akro-grupe iznad aerodroma kretala se od 30 do 1.500 metara i sa brzinama leta od oko 300 do 950 km/h.
O ovoj akro-grupi tokom 1961. snimljen je i kratkometražni film pod nazivom „Pet pilota", ali mora se naglasiti, da su samo tri pilota u navedenom filmu „igrala" sebe, dok su dvojica likom zamenjena drugim pilotima iz nepoznatih razloga (osim samog letenja i izvođenja vrhunskih akrobacija). Nažalost, odlaskom vrhunski osposobljenih pilota (Maglića, Zlatića, Dankovića, a kasnije i drugih) na komandne i druge dužnosti, kao i školovanja (gde su se takođe istakli), naša prva akro-grupa je u odnosu na ostale u svetu postojala samo jedno kraće vreme. Kroz akro-grupu je prošlo još nekoliko pilota. (Dušan Krstić, Živorad Ostojić itd.)

Zenit „džetova"

Krajem 1960. naše RV i PVO raspolagalo je sa ukupno 282 mlazna aviona američke i kanadske proizvodnje od čega 146 aviona F-84G, 101 avion F-86E, 21 avion T-33A i 14 aviona RT-33A. Popunjenost avionima u lovačkim pukovima je tada iznosila preko 80 procenata, a u lovačko-bombarderskim pukovima bilo je preko dve trećine mlaznih borbenih aviona, dok su ostalo činili klipni borbeni avioni.

Te godine Komanda RV i PVO između ostalih procena, izvršila je i procenu stanja resursa aviona i motora za naredni period razvoja RV i PVO. Tom prilikom je konstatovano da: avioni tipa F-86E zadovoljavaju u svojoj nameni kao lovci-presretači, da se ne mogu uspešno koristiti za lovačko-bombarderske zadatke obzirom da nemaju mogućnost nošenja spoljnog tereta, odnosno ubojnih sredstava (ubs), da nedostaju rezervni delovi za avione i motore, te da se u odnosu na stanje resursa mogu zadržati u naoružanju RV i PVO do sredine šezdesetih godina; avioni tipa F-84G zadovoljavaju po svojoj nameni kao lovci-bombarderi, a za izvođenje lovačko-presretačkih zadataka su neefikasni, obezbeđeni su potrebni rezervni delovi tako da je njihov resurs u potpunosti obezbeđen takođe, do sredine šezdesetih; avioni tipa RT-33A su solidno opremljeni opremom za izviđanje danju, a delimično i noću, a rezervni delovi za njih obezbeđeni su do sredine šezdesetih.

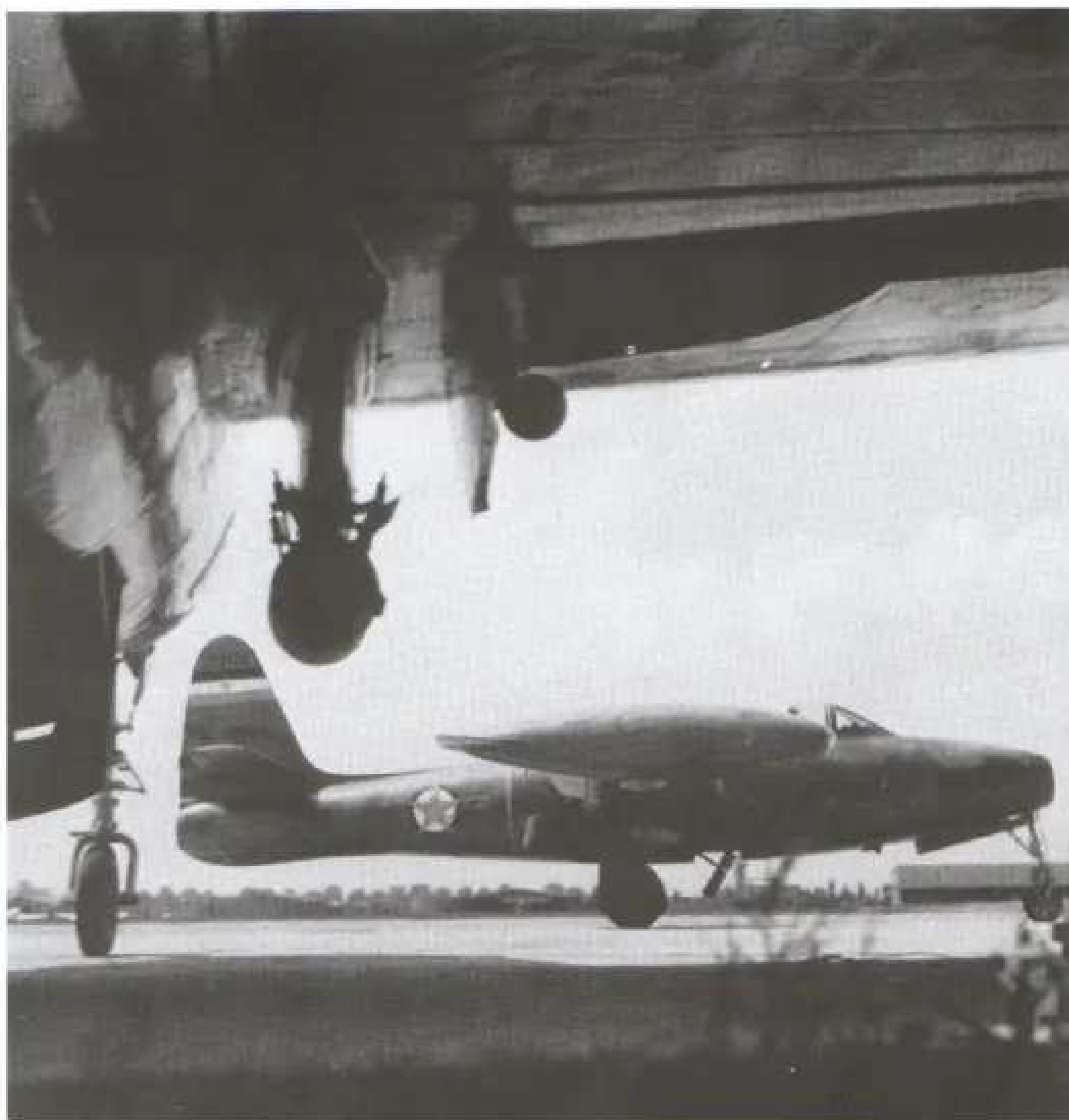
Jedinice RV i PVO tokom 1961. opremaju se i novonabavljenim školsko-borbenim mlaznim avionima tipa TV-2, popularno nazvanim „tevejac". Ukupno je nabavljeno oko šezdeset tih aviona i od tada u RV i PVO i preostali avioni T-33A najčešće su nazivani „tevejci". Većina nabavljenih aviona TV-2 pre upućivanja u jedinice RV i PVO prošla je kroz kontrole i remont naših VTRZ. Do kraja 1961. u operativnoj upotrebi se nalazilo 29 aviona ovog tipa. Istovremeno, tokom te godine znatno se smanjio broj izviđačkih mlaznih aviona tipa RT-33A tako da je popuna jedinica avionima TV-2 omogućila da se više od polovine tada raspoloživih aviona T-33A modifikuje u izviđače ugradnjom kamera u nosnom delu aviona. Navedena modifikacija je predstavljala našu originalnu ideju i kroz istu je prošlo i nekoliko aviona tipa TV-2. Na taj način izvršeno je kompletiranje avionima 103. ivp, kao i opremanje nekih novih izviđačkih jedinica. Potrebe za većim brojem izviđačkih aviona nastale su i zbog povlačenja iz operativne upotrebe klipnih izviđačkih aviona tipa „moskito Mk.38". Takođe, tokom 1960. izvršena je modifikacija prvih aviona tipa F-84G u izviđače. Modifikacija je izvršena u našim VTRZ, a ogledala se kroz ugradnju opreme za aero-foto snimanje u nosu aviona i tip-tankovima. Prvi, na ovaj način modifikovani avioni tipa F-84G dodeljeni su vazduhoplovnim jedinicama tokom 1961. Navedeni modifikovani avioni označeni su kao RF-84G, a prvi je sa operativnom upotrebom ovih aviona otpočeo 184. izviđački vazduhoplovni puk.

Višegodišlji period opremanja jedinica RV i PVO mlaznim borbenim, školsko-trena-



Gore: F – 86G – 26RE br. 10563/563 iz sastava 88. vp, a. Batajnica početkom šezdesetih godina. Avion je neobično kamuflažno obojen: zelena boja nanešena je nepravilno u vidu mrlja manjih površina a eskadrilski broj je crne boje.

Dole: Još jedan F – 84G – 26RE br. 10571/571 iz sastava 88. vp, a. Batajnica obojen kao i avion na slici iznad.





Gore: F-86E 11019/019 u trenutku odlepljivanja od piste, snimljen sredinom šezdesetih. Ovom avionu dobijenom putm pomoći jula 1957. posle remonta u VTRZ „Jastreb" uklonjena je kamuflaža.



Gore: Vojnici mehaničari „doteruju" avion F – 86E br. 11053/053 na a. Batajnica početkom šezdesetih godina.

Dole: „Sejbr" br. 11072/072 rula ka stajanci posle sletanja na a. Mostar.

žnim i izviđakim avionima zapadnog porekla završen je tokom 1961. Krajem te godine, letački i vazduhoplovno-tehnički sastavi, pripadnici vazduhoplovnih baza matičnih aerodroma baziranja mlazne avijacije i rezervnih aerodroma, kao i kolektivi VTRZ su u potpunosti ovladali mlaznom vazduhoplovnom tehnikom i opremom koja je nabavljana u periodu od 1953. Takođe, dograđeni sistem rukovođenja i komandovanja u RV i PVO i funkcionisanje jedinica RV i PVO (shodno izvršenoj reorganizaciji iz 1959.) u potpunosti su zaživeli.

Sistem školovanja u našem Ratnom vazduhoplovstvu, odnosno, u RV i PVO usled traženja najpogodnijih rešenja za školovanje i obuku pilota u periodu od 1950. do 1960. godine doživeo je niz organizacijsko-formacijskih i kadrovskih promena.

U sastav VVA krajem 1960. i početkom 1961. ulazi i sastav 185. školskog puka sa mlaznim avionima. Na taj način VVA započinje i školovanje pitomaca-pilota na mlaznim avionima za potrebe jedinica RV i PVO. Neophodno je istaći da su u prethodnom periodu (1950-1960) vršene značajne i česte promene u programima letačke obuke (PLO) kandidata za pilote, učenike-pilote i pitomce-pilote.

Obzirom da je avion tipa F-86E bio namenjen isključivo za presretanja u PMU danju, što je početkom 60-tih godina bilo nedovoljno (čak i u našim uslovima) za potrebe saremene PVO, kupljeno je još 130 „polovnih" aviona tipa F-86D koji su bili opremljeni za borbena dejstva noću i u SMU.

Ovi avioni su kupljeni od SAD koji je tada te avione praktično povlačio iz operativne upotrebe jedinica USAF-a. U sastavu vazduhoplovnih jedinica RV SAD u Evropi (USAFE – United States Air Force in Europe) avioni tipa F-86D nalazili su se u osam američkih skvadrona koji su bili locirani u SR Nemačkoj, Španiji i Francuskoj. Uglavnom, većina novonabavljenih aviona tog tipa bila je isporučena iz jedinica koje su bazirale u tim zemljama. Pre dodeljivanja i uvođenja u operativnu upotrebu u naše va-



zduhoplovne jedinice, avioni su prolazili kroz kontrolu i remont u VTRZ „Jastreb". Od navedenog broja kupljenih aviona tipa F-86D odmah je 30 rashodovano u cilju obezbeđenja potrebnih rezervnih delova i opreme. Takođe, tada uz avione nisu bili isporučeni sinhronizatori za rad radara tipa E-4, kao ni rakete klase „vazduh-vazduh" („V-V") tipa „majti maus" (Mighty Mouse) kalibra 2,75 inča (69,85 mm ili, jednostavnije, kal. 70 mm). Vlada SAD je nagovestila da će navedenu opremu i naoružanje isporučiti nešto kasnije.

Prva jednica našeg RV i PVO kojoj su dodeljeni na operativnu upotrebu avioni tipa F-86D bio je 117. vp. koji je tada bio u sastavu 5. vazduhoplovne komande. Puk je do dobijanja aviona tipa F-86D koristio avione F-86E. Sastav jedne eskadrile, je teoretsku i obuku na zemlji završio u VTRZ „Jastreb" tokom avgusta 1962. Obuka u vazduhu započela je 5. septembra iste godine i do kraja 1962. je uspešno završena. Krajem te godine jedna eskadrila 117. vp je imala u operativnoj upotrebu 10 aviona F-86D.

Tokom 1962. kolektiv VTRZ „Orao" u Rajlovcu uspešno je ovladao kompletnim remontom motora zapadnog porekla (J47-GE-13, J35-A-29, J35-A-35, J35-A-20). Navedene mogućnosti remonta i istovremeno obuka vazduhoplovnotehničkog sastava u VTRZ „Orao" u to vreme, označili su oslonac na sopstvene snage bez predho-

Čišćenje i podmazivanje avionskih mitraljeza Colt Browning M–3 kalibra 0,50 inča (12,7 mm) a. Batajnica 1960. godina. Iza vidimo sveže obojeni F–86E br. 11089/089. Kamuflaža je neuobičajena: reč je o prvoj kod nas primenjivanoj šemi kamuflažnog bojenja za F–86E ali uz upotrebu crnog eskadrilskog broja. Dalje u nizu su pet neobojenih „sejbrova" od kojih su prvi (1119/119) i četvrti u nizu označeni tzv. „buzz" šablonima. Ostali avioni označeni su prema našim pravilima što ukazuje da su nakon nabavke prošli remont u VTRZ „Jastreb".



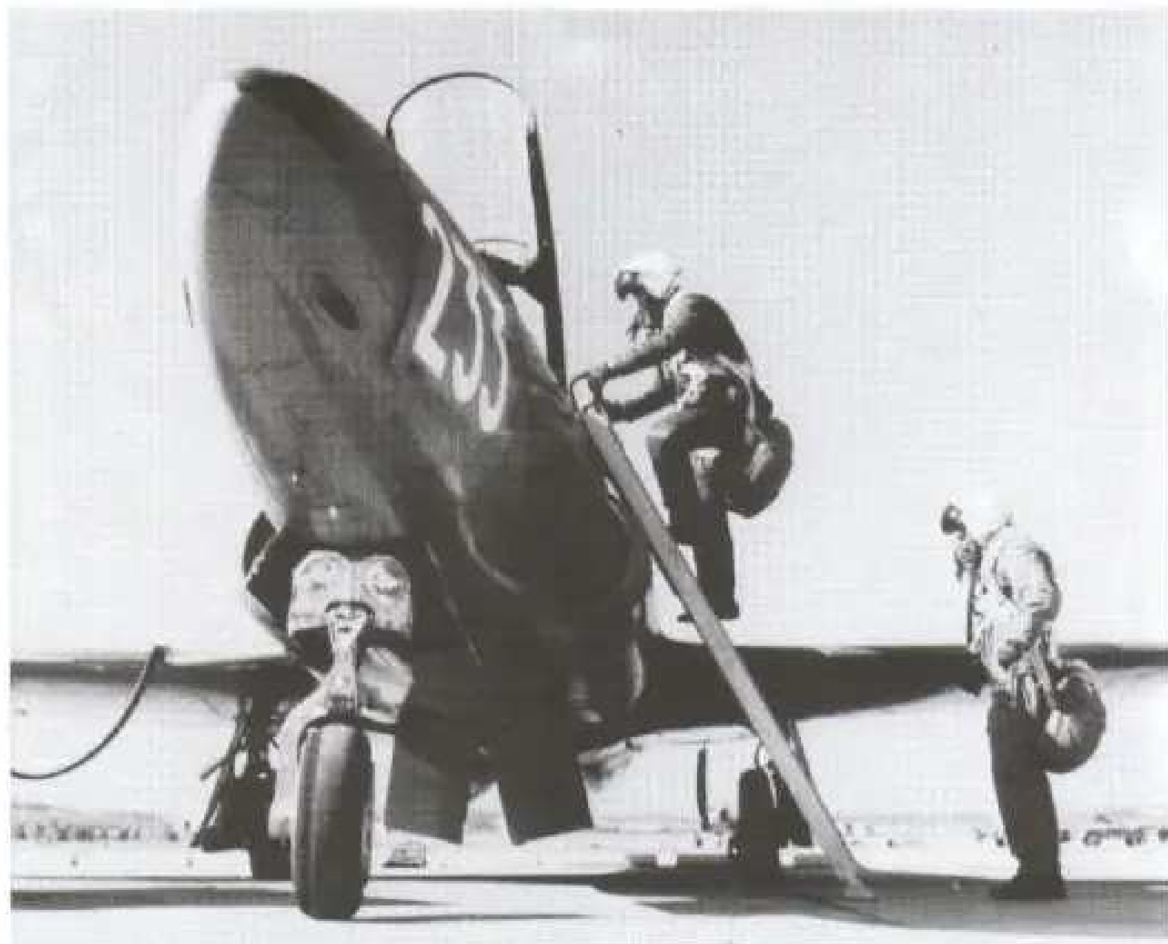
dne preobuke kadra u inostranstvu (što nije bio slučaj tokom 50-tih godina), kada je remont motora vršen u inostranstvu. Šezdesete godine su za rad naših VTRZ bile izuzetno značajne. Tih godina zavodi su se orijentisali na remont mlazne avijacije, što im je tokom narednih godina, pa sve do danas, donelo ulogu glavnih nosilaca remonta mlazne avijacije našeg RV i PVO. Takođe, VTRZ „Zmaj" je tokom 60-tih godina postepeno preuzimao remontne obaveze VTRZ „Jastreb" i mostarske fabrike „Soko". Treba istaći da je „Soko" u periodu od 1956. do 1964. ukupno izvršio 533 tzv. IRAN pregleda (generalnih remonta) mlaznih aviona tipa F-84G i T-33A.

Krajem 1962. naše RV i PVO raspolagalo je sa ukupno 328 mlaznih aviona zapadnog porekla. Zanimljivo je da je tada naše RV i PVO jedino u Evropi koristilo lovce-bombardere tipa F-84G (RV Portugalije je ovaj tip aviona koristilo samo u svojim kolonijama na afričkom kontinentu), dok ih je u svetu koristilo još samo RV Irana i RV Tajlanda.

Tokom 1963. deo aviona tipa F-86D isporučen vazduhoplovnim jedinicama iz VTRZ „Jastreb", usled nedostatka rezervnih delova i opreme nije bio kompletan. Avioni F-86D javnosti su predstavljeni po prvi put na majskoj paradi 1963. Polovinom te godine izvršena je preobuka ostalog sastava 117. vp, tako da je navedeni puk do kraja 1963. bio opremljen sa ukupno 31 lovcem tipa F-86D. Istovremeno, izvršeno je i uvođenje modifikovanog aviona F-86D u verziji izviđačkog aviona sa našom oznakom IF-86D. Verzija IF-86D razlikovala se od osnovne verzije po tome što nije imala naoružanje, već je umesto hidrauličkog saćastog pokretnog nosača raketa klase „V-V" bila opremljena sa tri kamere tipa K-24 u trupu i nosačima za FOTAB i SAB. Krajem 1963. naše RV i PVO imalo je samo jedan tako modifikovan avion.

Nabavkom lovaca-presretača tipa MIG-21F-13 otpočeo je period opremanja RV i PVO mlaznim borbenim avionima iz SSSR-a.

Prva od lovačkih avijacijskih jedinica, koja je počela sa preobukom sastava na mlaznu tehniku istočnog porekla bila je jedinica na a. Batajnica. Avioni tipa F-86E povučeni su 1963. iz jedne od eskadrila te jedini-



Levo: TV – 2 10233/233 pred poletanje, a. Pula prva polovina šezdesetih.

Dole: Provera padobrana pred ulazak u avion TV – 2 br. 10222/222. Nakon prijema u naše RV svi avioni TV – 2 remontovani su i kamuflažno obojeni prema tada važećim pravilima.



Na takmičenju za najboljeg pilota RV i PVO u Zadru 1963. učestvovali su predstavnici sve tri vrste borbene avijacije (lovačke, lovačko-bombarderske i izviđačke). Na slici gore vidimo predstavnike raznih eskadrila opremljenih avionima F – 86E: u prvom planu br. 11120/120 u bojama akro-grupe, kraj njega neobojeni 11111/111 a treći u nizu je kamuflažno obojeni 11119/119. Na slikama dole vidimo deo atmosfere koja je vladala na takmičenju u pripremi i izvršenju zadataka lovačko-bombarderske i izviđačke avijacije. **levo:** avion F – 84G – 31RE br. 10507/507 za vreme popune municijom. **Desno:** avion F – 84G br. 10661/661 rula ka startu sa vežbovnim cementnim avio-bombama (CAB) ispod krila. **Levo dole:** priprema izviđačkog aviona RT – 33A br. 10121/121 i, **desno dole:** isti avion čeka dozvolu za start.









Gore: „Sejbrovi" 83. vp na a. Zemunik 1963. godine. U prvom planu vojnici mehaničari zapuštaju avion F – 86E br. 11066/066 a u pozadini se pripremaju dva „sejbra" (br. 11092/092 i 11119/119) kod nas kamuflažno obojena.



Gore: F-86E br. 10033/033 u prolazu pored stajanke sovjetskih lovaca – presretača tipa MiG – 21f, 1963. godine: posle revizije (iz partije aviona dobijene putem pomoći) ponovo je kamuflažno obojen ali u shemi našeg RV.

Dole: Naše RV jedno je od retkih koje su uporedo koristile američke i sovjetske tipove aviona. „Tevejac" br. 10202/202 rula pored niza aviona MiG – 21f, a. Batajnica 1963. godine. Navedeni avion kasnije je rashodovan i dodeljen za obuku protiv-požaraca na poligonu a. Lađevci.



ce i zanimljivo je istaći, da je puk u periodu od 1963. do 1965. bio jedan od retkih u Evropi, a možda i u svetu, koji je istovremeno u svom sastavu imao vazduhoplovnu tehniku i zapadnog i istočnog porekla.

Uvođenje sovjetskih nadzvučnih lovaca-presretača tipa MIG-21 označilo je novu eru nadzvučne avijacije i donelo je kvalitativni skok u razvoju našeg RV i PVO. Istovremeno, to je za posledicu imalo i negativnu stranu-odluku Vlade SAD o potpunoj zabrani prodaje vojne vazduhoplovne tehnike Jugoslaviji. Nakon donošenja zabrane, izvesno vreme našem RV i PVO isporučivani su još samo neki rezervni delovi, a nešto kasnije i izvesna količina transportnih aviona.

Tri četvrtine aviona tipa F-86E koji su isporučena u periodu od 1956. do 1957, uglavnom je do 1963. povučeno iz upotrebe (krajem 1963. u operativnoj upotrebi nalazilo se samo 67 lovaca F-86E). Do 1965. nismo imali avion-dvosed za obuku na MIG-21 tako da je za preobuku pilota koji su obučavani za MIG-21 korišćen avion TV-2. Na taj način, došlo je do izvesenih problema i zakašnjenja sa obukom i trenažom pilota aviona tipa MIG-21.

Tih godina svojevrstan oblik provere pilota našeg RV i PVO bila su razna takmičenja za najboljeg pilota, organizovana po ugledu na slična takmičenja u zemljama Zapada. Prvo takvo takmičenje održano je još 1961. Takmičenje je bilo za izbor najboljeg



Gore: „Tanderdžet" RF – 84G br. 10677/677 (ex. USAF 52 – 8331) iz sastava avijacijske jedinice koja nastavlja tradiciju 1. eskadrile NOVJ. Po dobijanji iz RV Grčke modifikovan je u izviđača.

pilota-strelca u lovačkoj (LA) i lovačko-bombarderskoj avijaciji (LBA) i te godine sa osvojena 764 boda, titulu je osvojio-kapetan, Radojica Radović (u konkurenciji pilota-lovaca) dok je u konkurenciji LBA najbolji bio poručnik Mirko Šarić sa osvojenih 838 bodova. Drugo završno takmičenje ove vrste održano je na a. Zemunik u periodu od 19. do 23. septembra 1963. gde su najbolje rezultate postigli kapetan I klase Marko Andrić, kapetan Mirko Šarić i poručnik Jovan Vojnović. Može se reći da su navedene provere najboljih pilota iz jedinica RV i PVO bila i prava „viteška" takmičenja. Sama takmičenja, koja su od strane Komande RV i PVO sveobuhvatno pripremana i dobro izvršavana, motivisala su u tom periodu mnoge generacije vazduhoplovaca i to ne samo letački već i vazduhoplovno-tehnički sastav, ali su vrlo brzo ukinuta, tj. nisu praktikovana iz nepoznatih razloga skoro četvrt veka, da bi se obnovila tek 1989. na oduševljenje velikog broja pilota i pripadnika vazduhoplovnotehničkog sastava.

U prvoj polovini 1964. izvršeno je opremanje 184. ivp, sa 20 modifikovanih izviđačkih aviona tipa IF-86D. Puk je do tada koristio modifikovane avione tipa RF-84G i IT-33A. Iste godine, na a. Zemunik izvršeno je formiranje i jedne nove izviđačke jedinice koja je opremljena avionima tipa TV-2. Ta jedinica zamenila je rasformiranu jedinicu u čijem sastavu su bili klipni avioni tipa „moskito Mk. 6" koja je osim zadataka izviđanja na otvorenom moru i u priobalnom



Na više aviona TV – 2 i TV – 33 tokom šezdesetih godina u VOC-u na a. Batajnica vršena su ispitivanja različitih uređaja za vuču meta i registraciju pogodaka.



Stajanka aviona F—86D „sejbr": u prvom planu je avion broj 14129/129, iza njega broj 14101/101 (oba aviona imaju neobojen „nos") a u pozadini vide se još dva aviona ovog tipa (prvom od njih crno obojen „nos" je oguljen).

pojasu Jadrana vršila i vuču meta za potrebe gađanja Školskog centra PVO.
Tokom tih nekoliko godina (1960-1963) sagledani su skoro svi nedostaci oko organizacijsko-formacijske strukture RV i PVO, pa se tokom 1963. započelo sa analizom i kreiranjem nove organizacije RV i PVO. Tako su tokom 1964. rasformirane neke avijacijske jedinice opremljene mlaznim borbenim avionima, a od dva rasformirana lovačka avijacijska puka, zadržane su dve ojačane lovačke avijacijske eskadrile opremljene avionima tipa F-86E. Rasformiran je i 88. vp koji je bio opremljen avionima F-84G. Naredne, 1965. rasformiran je i 103. vip i od navedenog puka zadržana je samo jedna eskadrila opremljena avionima tipa RT-33A i IT-33A. Takođe, rasformiran je 184. vip. i kao kod 103. ivp. zadržana je samo jedna ojačana eskadrila opremljena avionima tipa IF-86D. Navedenim organizacijsko-formacijskim promenama ostale eskadrile RV i PVO znatno su brojčano ojačane preuzimanjem ispravne vazduhoplovne tehnike od rasformiranih jedinica. Sredinom 60-tih godina izvršeno je i formiranje dve veće vazduhoplovne jedinice namenjene pružanju efikasne vatrene podrške jedinicama naše Armije.
Vazduhoplovna vojna akademija u Zemuniku kod Zadra primila je u svoj sastav i jedan prethodno samostalni lovačko-bombarderski avijacijski puk, koji je neposredno pre ulaska u sastav VVA u svoj sastav primio jednu izviđačku avijacijsku eskadrilu (opremljenu avionima tipa TV-2). Nakon ulaska u sastav VVA navedeni puk dobija novu namenu i zadatke. Sredinom 60-tih godina VVA u svom sastavu ima dva puka opremljena mlaznim avionima (F-84G, TV-2 i F-86E) i jedan puk opremljen klipnim avionima, čime se u znatnoj meri podiže nivo i kvalitet letačke i borbene obuke kako pitomaca, tako i pilota -nastavnika letenja u jedinicama VVA.
Krajem 1965. RV i PVO raspolaže sa ukupno 332 mlazna aviona zapadnog porekla što je istovremeno bio i najveću broj ovih mlaznih aviona u dvadeset godina dugoj istoriji njihovog korišćenja. Treba istaći da je tada u upotrebi bilo: 54 aviona tipa TV-2 (čije se brojno stanje od uvođenja u naoružanje nije smanjilo).
U 1966. jedna avijacijska jedinica ranije opremljena klipnim avionima tipa Ikarus „214", oprema se izviđačkim avionima RF-84G i modifikovanim lovcima-bombarderima tipa F-86E u jačini dve eskadrile. U drugoj polovini 60-tih godina do dolaska novijih verzija lovaca-presretača tipa MIG-21, lovačka avijacija našeg RV i PVO zbog ispadanja dela aviona F-86E iz upotrebe biva brojčano smanjena u odnosu na raniji perod.
Po uzoru na inostrana (Zapadna) ratna vazduhoplovstva i na avionima RV i PVO od 1966. pojavljuju se prvi simboli (tzv. „be-





Gore: IF – 86D – izviđač (14322/322) pred let. Na trupu ispod kabine vide se nosači za svetleće avio-bombe (SAB) ili foto-avio-bomba (FOTAB) koje nosi u zavisnosti od zadatka (SAB kod vizuelnog a FOTAB kod aero-foto izviđanja)



Gore: IF – 86D (14302/302) na taktičkoj vežbi leta 1965. godine: neuobičajena seoska okolina na rulnoj stazi jednog „ratnog" aerodroma.

Dole: Na jednoj skrovitoj stajanci: tehnički sastav u časovima odmora ispred aviona F – 86D „sejbr" (15056/056).

dževi"). Posebnim naređenjima avijacijskim jedinicama dodeljuju se određeni nazivi „indeksi", dok se slikovitim prikazima (simbolima ili „bedževima") označava pripadnost aviona pojedinim avijacijskim eskadrilama.

Tako npr.: avioni F-84G iz jedinice sa a. Cerklje dobijaju slikovite prikaze „pantera", „leoparda", a avioni IF-86D simbol „vidre". Navedeni slikoviti prikazi su na većini aviona ucrtavani na nosu aviona umesto dotadašnjeg eskadrilskog broja. Simbol „glave tigra" pojavljuje se na avionima F-84G, avijacijske jedinice sa a. Skopski Petrovac. Navedeni simbol je ucrtavan ispred postojećeg eskadrilskog broja. U jedinicama VVA (a i nekim drugim) na avionima F-84G ucrtavani su simboli „galeba", „pingvina" itd. Na avionima F-86D iz avijacijske jedinice sa a. Pleso pojavljuju se simboli „beloglavog supa u obrušavanju" i „beloglavog supa sa raširenim krilima". Navedeni simboli su ucrtavani na prednjem delu aviona umesto eskadrilskog broja aviona. I na avionima tipa F-86E, ali u manjem obimu, pojavljuju se simboli „pelikana" (u dve verzije), „ajkule", „glave orla", „foke" itd. Simboli su ucrtavani ispred i ispod kabine, umesto eskadrilskog broja aviona, ispred ili iza ovog broja. Navedeni sistem obeležavanja aviona nije bio odmah prihvaćen u svim avijacijskim jedinicama RV i PVO. Takođe, neke od avijacijskih jedinica nisu uspele da urade adekvatnan simbol, pa isti nije ni stavljan na avione. Neke eskadrile koje su umale adekvatne simbole sa uspelim likovnim rešenjima zadržale su navedene simbole duže vreme, čak i nakon opremanja drugim tipom aviona (npr. simbol „glave tigra" u belom disku korišćen je na avionima tipa „galeb" i „jastreb"). Istovremeno, dešavalo se da se predajom aviona drugim jedinicama, simboli aviona iz prethodnih jedinica ne izmene i isti ostanu u tim jedinicama iako su one imale (ili uopšte nisu imale) sopstveni simbol. Ipak, navedeni sistem obeležavanja aviona u avijacijskim eskadrilama nije zaživeo, uglavnom zbog mišljenja da deluje demaskirajuće i da otkriva pripadnost aviona određenoj eskadrili, a time i njenu aktivnost. Verova-







Gore: Stajanka „tevejaca" jedinice koja nastavlja tradicije 2. eskadrile NOVJ. Avioni 10232/232 i 10230/230 obojeni i označeni prema standardu koji je važio u poslednjem periodu njihove upotrebe. Avion broj 10206/206 za razliku je u nešto starijem „ruhu" (eskadrilski broj visine 60 cm i evidencijski broj na repu bele boje).

Levo: Tehnički sastav, u predahu, na jednoj taktičkoj vežbi u 1965. godini, kraj standardno kamufliranog „tanderdžeta" (10711/711) nabavljenog iz RV Grčke.

tno da se u to vreme, prilikom donošenja odluke o ukidanju simbola nije vodilo računa, nije možda razumelo ili nije posvećivana pažnja efekatu i mogućem uticaju ovih simbola na sastav jedinica RV i PVO, kao i na efekat van njih.

U godini uvođenja simbola na avionima, lovački puk opremljen avionima „sejbr" sa baziranjem na a. Pleso, u više navrata vrši sa a. Pula i a. Pleso obezbeđenje letnje rezidencije Predsednika Tita na o. Brioni. Takođe, u drugoj polovini 1966. avioni tipa F-84G bazirani na a. Mostar provode intezivnu obuku u okvirima sadejstva sa jedninicama Ratne mornarice.

Tokom 1967. u sastav lovačkog puka sa baziranjem na a. Pleso, opremljenog avionima F-86D, ulazi i jedna izviđačka avijacijska eskadrila opremljena avionima IF-86D. U to vreme ovaj puk počinje sa pripremama i preobukom za prijem sovjetskih mlaznih lovačkih aviona tipa MIG-21F. Svoje avione predaje jedinici koja bazira na a. Skopski Petrovac, a koja svoje avione tipa F-86E uglavnom rashoduje. Obzirom da je broj novoprimljenih aviona F-86D sa a. Pleso prevazilazio potrebe jedinice na a. S. Petrovac pristupilo se formiranju nove, veće lovačke jedinice. Nova jedinica je za samo tri meseca kompletno osposobljena za operativnu upotebu aviona F-86D. Mnogi od novopristiglih aviona F-86D zadržali su u daljem periodu korišćenje simbola koje su imali dok su korišćeni u prethodnoj jedinici. Takođe, zbog opremanja avionima MIG-21, izviđačka eskadrila opremljena avionima IF-86D sa a. Pleso izvestan period bazirala je van matičnog aerodroma i uskoro i ona dobija na korišćenje nove izviđačke avione MIG-21R. Svoje preostale avione rashoduje ili upućuje u druge jedinice.

Važno je istaći da zbog mnoštva elektronske opreme kojom su bili opremljeni avioni F-86D, vazduhoplovno-tehnički sastav RV i PVO nije previše voleo ovaj tip aviona. Česti otkazi uređaja, naročito elektronske opreme, zahtevali su dodatno angažovanje i naprezanje vazduhoplovno-tehničkog osoblja na održavanju i pripremi aviona F-86D za izvršavanje letačkih zadataka. Mada je nabavljeno 130 aviona F-86D, njihov broj u operativnoj upotrebi nije prelazio 40 (ne računajući izviđačku verziju aviona).



Gore: F–84G–31RE (br. 10542) ima ugrađenu aero-foto kameru ispod trupa. Pripada eskadrili „pantera", snimljen u vežbovnim uslovima pokriven maskirnom mrežom.

Dole: Pilot ulazi u svoj F–84G „tanderdžet", a. Cerklje 1966. godine: bedž „crni panter" ukazuje da je reč o jednoj od eskadrila avijacijske jedinice koja nastavlja tradiciju 2. eskadrile NOVJ.



Gore: Pilot kraj znaka eskadrile „leopard", takođe iz avijacijske jedinice koja nastavlja tradicije 2. eskadrile NOVJ. Na ovom avionu sa ugrađenom kamerom ispod trupa znak je neuobičajeno pomeren napred.

Dole: Avion iste eskadrile kao i predhodni sa bedžom postavljenim na standardnu poziciju umesto eskadrilskog broja.





Desno: Pilot ulazi u avion F-86D koji ima znak „beloglavi sup raširenih krila" što kazuje da je reč o jednoj od eskadrila jedinice koja nastavlja tradicije ratnog 112. puka. Snimljeno na a. Pleso 1966. godine.



Dole: F-86D „sejbr" (14127) po sletanju sa izvučenim kočionim padobranom: „radom" neobojen, bedž „raskriljeni beloglavi sup".



U drugoj polovini 60-tih godina formirana je i jedna trenažna avijacijska eskadrila na a. Batajnica opremljena avionima TV-2 sa zadatkom trenaže oficira-pilota iz komandi i ustanova RV i PVO.

Tokom dramatičnih događaja (avgust 1968.) u Čehoslovačkoj, naše RV i PVO bilo je u punoj borbenoj pripravnosti, spremno da odgovori na svaku eventualnu, pa i najmanju provokaciju. Tih dana, avgusta 1968. veća naprezanja usled izvršavanja izviđačkih zadataka imala je jedinica opremljena avionima tipa RT-33A i IT-33A.

Poslednji letovi

Uvođenjem domaćih mlaznih školsko-borbenih aviona tipa „galeb" avioni tipa TV-2 postepeno gube značaj u obuci i trenaži pilota RV i PVO. Školski puk na a. Pula vrši prijem aviona „galeb" i preobuku sastava na iste, a do tada korišćene aviona tipa F-84G i F-86E povlači iz upotrebe.

Tokom januara 1969. jedna druga školska avijacijska jedinica iz sastava VVA prebazira na a. Golubovci kod Titograda i otpočinje sa prijemom i preobukom svog sastava na avione tipa „galeb" i „jastreb". Novim domaćim mlaznim avionima u potpunosti su zamenjeni avioni tipa F-84G i TV-2 iz sastava ove jedinice.

Početkom 70-tih godina VVA započinje letačku obuku pitomaca-pilota isključivo na domaćim mlaznim avionima.

Tokom 1971. iz operativne upotrebe u RV i PVO povučeni su poslednji primerci aviona tipa F-86E, a tokom te i narednih par godina avioni tipa F-84G. Isti su zamenjeni domaćim mlaznim lovcima-bombarderima tipa „jastreb".

Dole: Piloti kraj aviona F-86D koji ima drugi od dva korišćena simbola („beloglavi sup u obrušavanju") u jedinici koja nastavlja tradicije ratnog 112. puka.



Desno: Tehnički sastav eskadrile oko „sejbra" (14034): obratite pažnju na znak eskadrile i oljuštenu boju sa crno obojenog „radoma".

Desno dole: F – 86D „sejb" (14034) sa znakom eskadrile, a. Golubovci 1966.: originalni točak nosne noge je zamenjen točkom školskog aviona TV – 2. Naziremo jedan od postrojenih aviona druge eskadrile.

Na velikom jesenjem manevru jedinica JNA „Sloboda-71" učestvovale su i jedinice RV i PVO. Avijacijska jedinica opremljena avionima F-84G sa a. Cekrije za tu priliku na avionima je imala simbol „bele munje" ispod pilotske kabine. Za uspešno učešće i izvanredno realizovanje zadataka, ova avijacijska jedinica opremljena avionima tipa F-84G je primila specijalnu plaketu. Tokom sledeće (1972.) godine jedinica prima avione tipa „jastreb" na kojima izvršava preobuku svog sastava, a avione tipa F-84G rashoduje. Te godine mlazni avioni zapadnog porekla korišćeni su još samo u nekoliko avijacijskih eskadrila.

U oktobru 1972. avioni zapadnog porekla F-84G iz sastava avijacijske jedinice bazirane na a. Mostar, intezivno učestvuju na vežbama jedinica JNA i RV i PVO. Takođe, na navedenim vežbama učestvuju i avioni tipa RF-84G, RT-33A i IT-33A. Neposredno pre definitivnog povlačenja iz operativne upotrebe, avioni tipa F-86D učestvuju 1973. na jesenjim vežbama RV i PVO i jedinica JNA.

Poslednja godina upotrebe mlaznih borbenih aviona zapadnog porekla u jedinicama RV i PVO je 1974. Te godine završeno je opremanje i poslednje lovačke jedinice RV i PVO sovjetskim lovcima tipa MIG-21, a avijacijske jedinice koje su koristile avione F-84G, opremljene su domaćim lovačko-bombarderskim i školsko-borbenim avionima tipa „jastreb" i „galeb". Poslednja jedinica u RV i PVO koja je koristila mlazne avione zapadnog porekla je trenažna eskadrila Komande RV i PVO. Eskadrila je primila i neke od poslednjih ispravnih aviona tipa IT-33A, tako da su joj sredinom 70-tih godina zadaci donekle bili promenjeni. Za potrebe vuče meta, preko Belgije od RV SAD tokom 1976. nabavljena su četiri aviona tipa T-33A i u oktobru 1980. još četiri. Ti avioni (naša oznaka TT-33A=„tegljač T-33A") bili su nakon remonta i ugradnje opreme za vuču mete neobično ofarbani (žuto-crno) u cilju boljeg uočavanja sa zemlje od strane pripadnika ARJ PVO. Navedeni avioni nosili su evidencijske brojeve od 10051 pa nadalje. Isti su korišćeni do kraja 1984. kada su definitivno povučeni iz upotrebe.

Zanimljivo je da sa ovim ipak nije u potpunosti prestalo korišćenje mlaznih borbenih aviona zapadnog porekla koji su bili nabavljeni za potrebe našeg RV u PVO. Naime, šest aviona tipa -86E „sejbr", koji su nakon povlačenja iz operativne upotrebe u avijacijskim jedinicama našeg RV i PVO predati Vazduhoplovnom zavodu „Zmaj", posebnim ugovorom predati su RV SAD i upućeni u jednu od američkih vb na Floridi. Tu su tokom 1976. remontovani i zatim predati RV Hondurasa. Isti su ušli u sastav „Escuadrilla de Casa Bombardeo" i prema podacima publikovanim u stručnoj vazduhoplovnoj literaturi koriste se i danas.







avijacije. Po ugledu na njih stvoren je (uspešni) domaći školsko-borbeni avion tipa „galeb". I na kraju, spomenimo izviđačku varijantu ovog aviona, avion RT-33A i njegovu sabraću,kod nas u izviđačku verziju modifikovane avione IT-33A, koji su dugi niz godina bili osnovni mlazni izviđački avioni našeg RV i PVO.

Mnoge generacije vazduhoplovaca raznih profila obučavale su se na ovim mlaznim avionima ili su radile na njima, a mnogi su i završili svoju (letačku i tehničku) karijeru.

Mora se ponovo istaći da je deo navedenih aviona (i to manji) naše RV i PVO dobilo putem Sporazuma o vojnoj pomoći (period 1953-1957), a da je prekidom ove pomoći, u periodu od 1957. pa nadalje, veći deo kupljen sopstvenim sredstvima (oko 315 aviona).

Navedeni avioni su našem RV i PVO dali jedan novi kvalitet i njihovim uvođenjem postalo je moderno i snažno vazduhoplovstvo.

NAPOMENA: Mnoge današnje avijacijske jedinice primile su, shodno naredbi Vrhovnog Komandanta Oružanih snaga SFRJ iz 1978. godine, slavne tradicije ratnih vazduhoplovnih jedinica. Između ostalog ove tradicije primile su i one koje su u svom poratnom razvoju koristile mlazne avione zapadnog porekla o kojima je ovde bilo reči. Za te jedinice u knjizi su korišćeni nazivi jedinica čije tradicije nastavljaju.



Grupa vojnika pozira na „sejbru" F – 86D (14105/105) Nakon povlačenja iz upotrebe ovaj živopisno obojen avion dospeo je u VNC Sombor gde je korišćen za obuku vojnika.

Vidi se lanser za nevođene rakete „majti mus" (24 komada po 2,75 inča) u izvučenom položaju. Isti avion (na naslovnoj strani) u vreme kada je bio u operativnoj upotrebi.



Avion TT – 33A (br. 10053/053) trenažne eskadrile posle povlačenja iz upotrebe, a. Batajnica krajem 1984. godine. Iza njega avioni IT – 33A kod nas prepravljeni u izviđače.





Neobično obojen avion TT – 33A „tegljač meta" broj 10055/055 (ex. USAF 51 – 9248) na a. Zemunik snimljen osamdesetih godina.



Locheed T-33A/TV-2/RT-33A

pogonska grupa:
tip motora: Alison J33-A-35/J33-A-20 (na TV-2)
statički potisak: 2046 daN (2086,5 kp)

performanse:
maksimalna brzina: 870 km/h
početna brzina penjanja: 16,14 m/s
operativni plafon: 12350 m
dolet: 2050/2600 km (RT-33A)

mase:
prazan (opremljen): 3794/4013 kg (RT-33A)
maksimalna poletna: 6849/7284 kg (RT-33A)

dimenzije:
razmah: 11,85 m
dužina: 11,48 m
visina: 3,56 m
površina krila: 21,81 m^2

naoružanje:
dva mitraljeza M-3 od po 12,7 mm

oprema:
radio stanica AN/ARC-3, radio kompas AN/ARN-6 a u verziji izviđača avion je opremljen i sa aero-foto kamerama tipa K-17, K-22 i K-22B, K-18, K-37 i kasetom LA-12 za sminanje sa malih visina

North American F-86E Sabre*

pogonska grupa:
tip motora: General Electric J47-GE-13
statički potisak: 2313 daN (2359 kp)

performanse:
maksimalna brzina: 1093 km/h
početna brzina penjanja: 36,8 m/s
operativni plafon: 14400 m
dolet: 1150 km (bez dopunskih rezervoara)

mase:
prazan (opremljen): 4917 kg
maksimalna poletna: 8077 kg

dimenzije:
razmah: 11,31 m
dužina: 11,44 m
visina: 4,51 m
površina krila: 26,74m^2

naoružanje:
šest mitraljeza tipa M-3 od 12,7 mm sa po 267 zrna

oprema:
radio stanica AN/ARC-3, radio kompas AN/ARN-6, žiro-računarski nišan A-4 i radarski daljinomer AN/APG-30.

* svi avioni F-86E dobijeni putem pomoći bili su tipa Canadair CL-13 Mk IV u V. Britaniji dovedeni na standard F-86E-15

Republic F-84G Thunderjet

pogonska grupa:
tip motora: Alison J35-A-29
statički potisak: 2491 daN (2540 kp)

performanse:
maksimalna brzina: 1001 km/h
početna brzina penjanja: 25,4 m/s
operativni plafon: 13000 m
dolet: 1700 km

mase:
prazan (opremljen): 5250 kg
maksimalna poletna:10158 kg

dimenzije:
razmah: 11,09 (bez tip tankova)
dužina: 11,61 m
visina: 3,84 m
površina krila: 24,15 m^2

naoružanje:
šest mitraljeza (četiri u nosu i dva u krilima) tipa M-3 od 12,7 mm sa po 300 zrna; razorne bombe FAB-250 i FAB-500; plamene bombe NAPALM-350; raketna zrna HVAR-5" (127 mm).
Maksimalni spoljni borbeni teret 1528 kg.

oprema:
radio stanica AN/ARC-3, radio kompas AN/ARN-6, žiro-računarski nišan A-4 i radarski daljinomer AN/APG-30.
Izviđačka verzija umesto naoružanja bila je opremljena sa tri aero-foto kamere tipa K-24.

North American F-86D Sabre

pogonska grupa:
tip motora: General Electric J47-GE-17B
statički potisak: 3336 daN (3402 kp)

performanse:
maksimalna brzina: 1113 km/h
početna brzina penjanja: 42 m/s
operativni plafon: 15150 m
dolet: 1500 km (sa dopunskim rezervoarima)

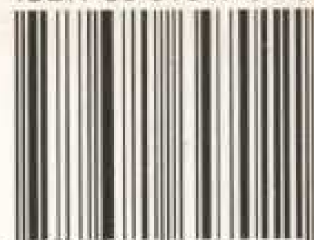
mase:
prazan (opremljen): 6850 kg
maksimalna poletna: 9302 kg

dimenzije:
razmah: 11,31 m
dužina: 12,28 m
visina: 4,57 m
površina krila: 26,74 m^2

naoružanje:
24 raketna zrna Mighti Mouse FFAR-2,75" (70 mm)

oprema:
radio stanica, radio kompas, Autopilot F-5, uređaj za kontrolu vatre Hughes E-3/4, radar AN/APG-37.
Izviđačka verzija umesto naoružanja bila je opremljena sa tri aero-foto kamere tipa K-24.

ISBN 86-81647-01-6









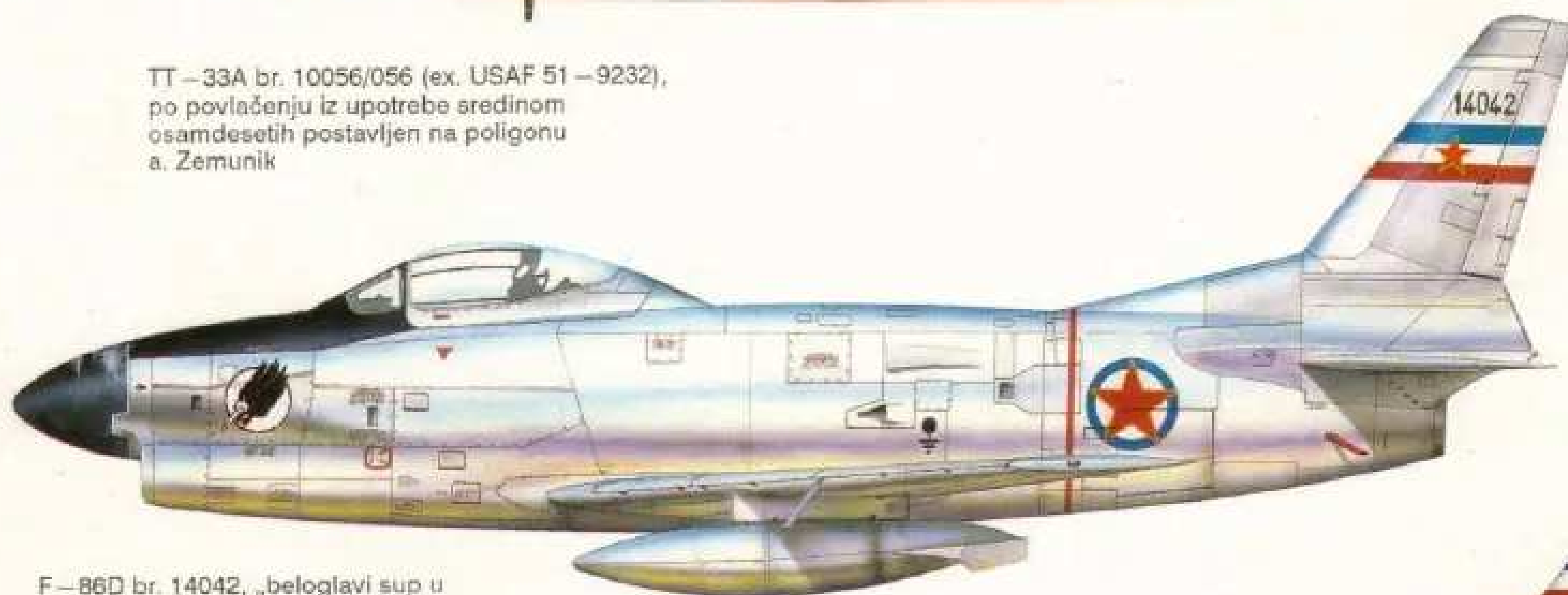




Detalji „bedževa" na avionima F – 84G, F – 86E i F – 86D u avijacijskim jedinicama krajem šezdesetih.



TT – 33A br. 10056/056 (ex. USAF 51 – 9232), po povlačenju iz upotrebe sredinom osamdesetih postavljen na poligonu a. Zemunik



F – 86D br. 14042, „beloglavi sup u obrušavanju", eskdrila iz sastava jedinice koja nastavlja tradiciju ratnog 112. lovačkog puka, a. Pleso 1966.



F – 86D br. 14105/105, Vazduhoplovno nastavni centar, a. Sombor početkom sedamdesetih.